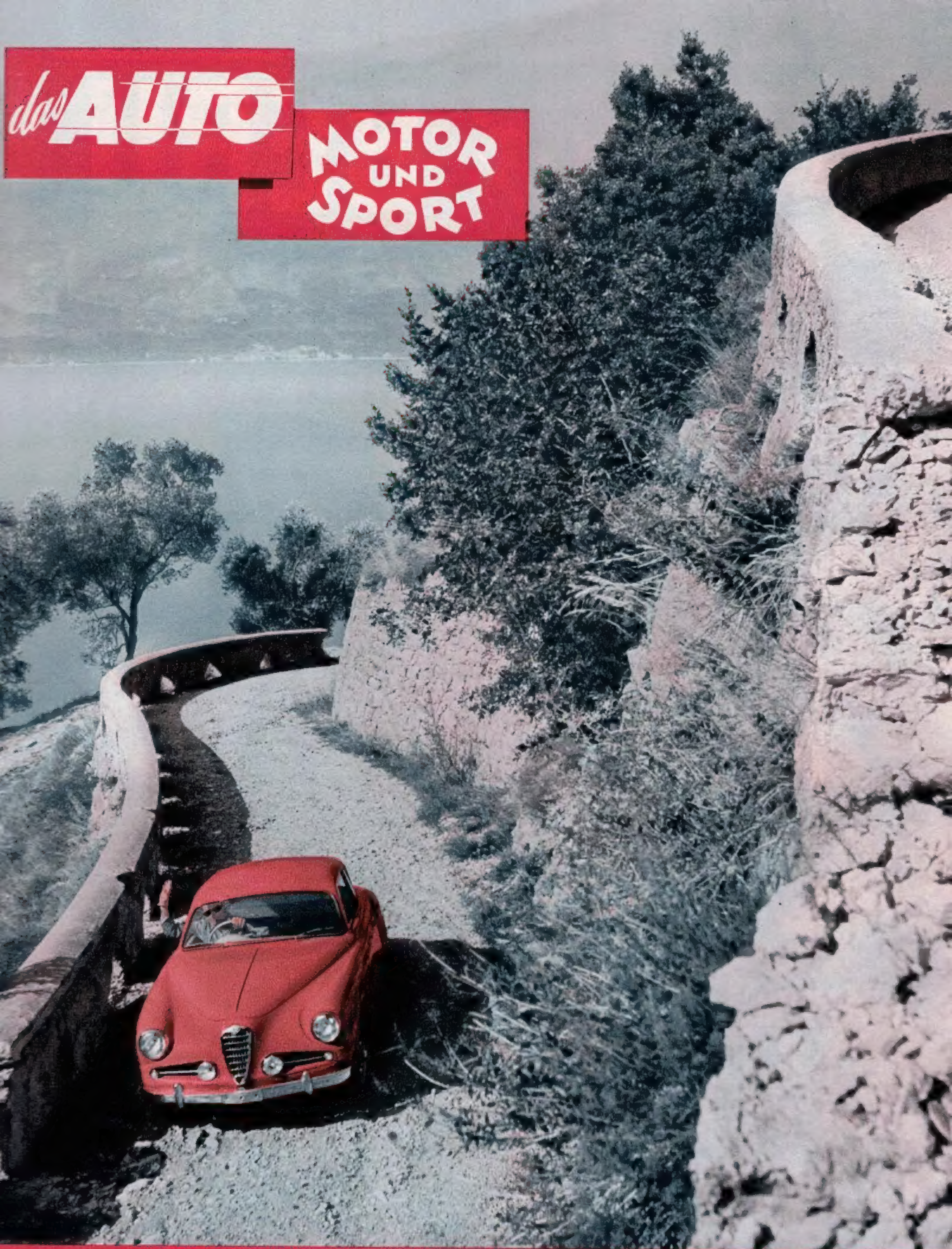


MEHR SICHERHEIT STATT MEHR PS!
TEST GOGGOMOBIL T 300
TATRA 603 IM VERSUCH

HEFT 3
STUTTGART, 4. FEBRUAR 1956
DM 1.20

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Test Mercedes 220

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT Heft 1)

Mit viel Vergnügen las ich eben den 220er Test. Es ist der Fortentwicklung wegen wirklich gut, daß all dies endlich einmal ganz klar gesagt wurde. Ich weiß nicht, wie das Werk darauf reagieren wird, Sie haben sich aber auf jeden Fall um die Firma Daimler-Benz ein großes Verdienst erworben. Ich fahre selbst einen 220 und finde die Ausführungen Ihres Testberichtes höchst zutreffend ... Leider wissen ja die meisten, soweit sie stets nur Mercedes-Wagen fahren, gar nicht, wie weit inzwischen bei anderen Wagen die Ausreifung praktischer Details gediehen ist. K. M. in Hamburg

*

So sehr ich das AUTO, MOTOR und SPORT seit Jahren schätze, so sehr ärgert mich immer wieder — und offenbar mich nicht allein — Ihre ganz und gar nicht objektive Berichterstattung über getestete Fahrzeuge. Auch andere Leser stellten ja schon fest, daß Ihre Tester eine ganz sonderbare Vorliebe für jedes Fahrzeug entwickeln, das den leuchtenden Mercedes-Stern zur Schau stellt. Durchaus nichts gegen diese sehr ehrenwerte Firma! Aber Ihre Loblieder, meine Herren, sind leider so einseitig, so geradezu aufreizend unobjektiv, daß man sich wirklich fragt, wie Sie es immer noch wagen, Ihren Lesern so etwas vorzusetzen.

Ein ganz banales Beispiel: Ihre Schilderung des Zubehörs beim Mercedes 220 im letzten Heft! Wie hätte Herr Oswald gezetert, wenn er ähnliche Mängel etwa beim Kapitän entdeckt haben würde! Aber beim Mercedes, der ja auch „nur" dreitausend Mark mehr kostet, wird's halt als kleiner beiläufiger Hinweis unter den Tisch getreten ... Nichtsdestoweniger: Mit besten Grüßen

Eduard W. Günther in Berchtesgaden

*

Bis jetzt habe ich immer gedacht, die Leser, die Ihre mercedesfreundlichen Artikel und Bemerkungen kritisieren, hörten das Gras wachsen. Nach der Lektüre Ihres 220er Testes konnte ich mich ebenfalls einiger kritischer Gedankengänge nicht erwehren. Sie bezeichnen das Fahrzeug als einen Wagen, „der berechtigten Anspruch darauf erhebt, zu den Spitzenerzeugnissen der modernen Kraftfahrzeugtechnik zu gehören". Derartige Ausdrucksformen gehören nun mal zum Repertoire der Werbeabteilungen vieler Firmen. Der 220 hat seine unbestrittenen Vorzüge und Qualitäten. Aber andererseits muß man bei ihm auf einige wichtige Annehmlichkeiten in der Ausstattung verzichten, die andere Wagen schon einige Zeit bieten, ohne zu den „Spitzenerzeugnissen" zu gehören ... Ich werde zwar Ihre Zeitschrift weiterlesen, kann es aber nicht ändern, daß ich mich nach diesem Bericht denselben Gedankengängen anschließen muß, die andere Leser schon längere Zeit über Ihre Beurteilung der verschiedenen Produkte der Automobilindustrie haben. Joe Klimm in Zürich (Schweiz)

*

Ganz ausgezeichnet fand ich Ihren Test über den Mercedes 220. Mögen ihm noch viele derartige folgen! Dr. med. H. K. Glaessgen in Goslar

*

... habe ich mit großem Interesse den zweiten Testbericht über den Mercedes-Benz 220 gelesen, dem ich aus eigener Erfahrung voll und ganz zustimmen kann.

Gussolit-Gesellschaft Hajek & Co. in München 13



„Oh – ich dachte, Sie wären schon raus mit Ihrem Wagen aus der Garage."

40 km/st auf der Autobahn

(siehe Briefe an die Redaktion, Heft 26/1955, Seite 4)

Wie Sie haben auch mich seit jeher die Schilder „40 km" bei Kilometer 411 der Autobahn Frankfurt a. M.—Kassel gestört und geärgert, und ebenso werden es in Zukunft die Schilder „60 km" tun. Die Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit um 20 km/st ist eine lächerliche Überflüssigkeit. Wenn an dieser Stelle eine Geschwindigkeitsbeschränkung tatsächlich erforderlich wäre, dann müßte auf ⅔ aller unserer Bundesstraßen und auf vielen Autobahnstrecken die Höchstgeschwindigkeit generell auf 60 km/st festgesetzt sein, denn die Straßendecke ist an den zwei fraglichen Punkten nicht schlechter, als sie leider auf großen Teilen unseres Straßennetzes überhaupt ist. Der Referent des Autostraßenamtes sollte einmal kritisch die Strecke auf der westlichen Fahrbahn der Autobahn zwischen Bad Nauheim und Friedberg fahren. Er würde feststellen, daß die gesamte Fahrbahn dort nicht besser ist als an den zwei Punkten im Tal der Ohm. (Bitte Vorsicht bei evtl. Weitergabe meiner Kritik an das Autostraßenamt, denn sicherlich ist man dort gern bereit, weitere unsinnige Geschwindigkeitsbeschränkungen in beliebigem Umfang vorzunehmen.)

Dipl.-Ing. Eugen W. Hammann-Kloss in Frankfurt a. M.

Traumwagen

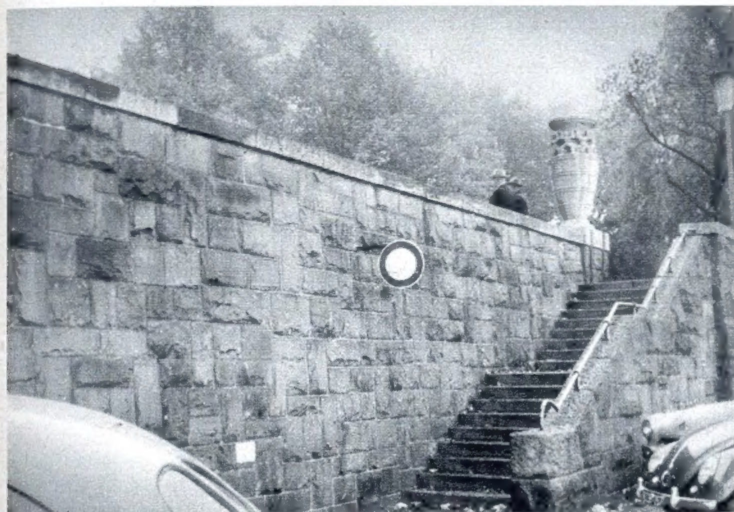
Zunächst vielen Dank für die Vorstellung des XM-Turnpike-Cruiser in Heft 2. Dergleichen lese ich lieber als noch so exklusive Exklusiv-Berichte aus Herrn Diors Salon, obwohl ja beides, wie viele Leute behaupten, mit der Mode zu tun hat. Das Vorwort auf Seite 7 kann ich jedoch nicht ganz ohne Kommentar passieren lassen. Richtig Ihre Ausführungen zu den ersten „Traumwagen". Sie waren ausgesprochene Experimente zur Erprobung einzelner Teile, Stilelemente und Mechanismen, für die Praxis jedoch einfach unbrauchbar. An ihre Serienfertigung hat nie ein Mensch gedacht.

Mit diesem neuesten Schrei scheint es mir jedoch etwas anders zu stehen. Zwar finden wir auch hier gewagte Stilelemente und der ganze Wagen ist nicht auf Serienfertigung aus Stahlblech konstruiert. Doch in seiner Gesamterscheinung — warum sollte er nicht ein Modell des nächsten Jahres sein? Von einem „Sabre" konnte man Stilelemente auf die Serie übertragen, aber diesen Turnpike-Cruiser kann man nach einigem Ausfeilen direkt auf Serie legen — ich glaube kaum, daß an seinem Erfolg zu zweifeln ist. Die etwas eigenartige Hohlkehle in den hinteren Seitenteilen muß ja nicht bleiben, die vordere Stoßstange kann man auch einfacher und durchgehend konstruieren, auch dürften viele Autofahrer den psychologischen Effekt eines stabilen Daches dem bequemeren Einstieg vorziehen. Aber sonst — why not? Mir persönlich gefällt dieser Stil sogar. Und es belustigt mich, daß man die hochliegenden Blinker des neuen Citroen so schön fand — und gleich etwas Ähnliches ans Dach klebte. Man soll auch einen guten Einfall anderer Leute ehren.

Résumé: Dieser „Traumwagen" ist gar kein Traumwagen, sondern ein Stück echte, zeitgebundene und praktische Ingenieursarbeit. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß er so wahrscheinlich nicht in Serie gehen wird. Auch seine „Traum"-Bezeichnung tut dieser Feststellung keinen Abbruch.

Stefan Hillebrand in Ittenhausen bei Friedrichshafen a. B.

Schilder



. . . das ich in Düsseldorf auf dem Parkplatz vor den Ausstellungshallen aufgenommen habe. Für so einen Blödsinn werden unsere Steuergelder verschwendet.

P. Mildenberger, Fahrmeister in Mannheim

Preise des Versailles

In Heft 25 geben Sie die DM-Preise der ausländischen Personenwagen nach dem Stand vom 1. Dezember 1955 bekannt. Ich gestatte mir, Sie darauf hinzuweisen, daß Ihnen bei der Angabe der Preise der Simca-Vedette einige Irrtümer unterlaufen sind:

a) Die Limousine Trianon wird in Deutschland nicht geliefert.

b) Der Preis der Type Versailles ist während der diesjährigen Frankfurter Automobilausstellung schon von DM 10 500.— auf DM 9990.— gesenkt worden.

c) Der Preis der Type Régence ist bei derselben Gelegenheit von DM 11 850.— auf DM 11 450.— gesenkt worden.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie diese Berichtigung in einer Ihrer nächsten Nummern Ihrer Zeitschrift veröffentlichen würden.

Autohaus Eduard Maletz, Ford-Händler in Köln

Randmarkierung der Landstraße

In der letzten Zeit sind auf der Bundesstraße 35 zwischen Enzweihingen und Maulbronn mehrere Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn vorgekommen. Besonders bei der Umgehungsstraße auf dieser Strecke ist es bei Nacht sehr schwierig zu fahren, da die Straße sehr dunkel ist und die Abgrenzungen schlecht erkenntlich sind. Außerdem sind die Grenzsteine sehr weit von einander gestellt. Bei Nebel hat ein Einheimischer trotz Wegkenntnis die größte Mühe, die Straße zu finden. Es wäre sehr einfach, hier abzuhelfen, indem die Begrenzungssteine entsprechende Leuchtmetalle erhalten, so wie es in Amerika auch auf den Überlandstraßen ist. Es wären hierfür nur geringe Kosten aufzuwenden und dieses Leuchtmetall ist bestimmt billiger als der weiße Anstrich.

Ich würde mich sehr freuen, wenn mein Vorschlag Anklang finden würde und möchte noch betonen, daß sowohl in der Schweiz als auch in Frankreich und insbesondere in Amerika die Wegmarkierung mittels weißen Streifen oder Leuchtmetall an den Begrenzungssteinen wesentlich günstiger ist als bei uns.

Hansgeorg Wezel in Maulbronn (Württ.)

Viele glückhafte Autowege

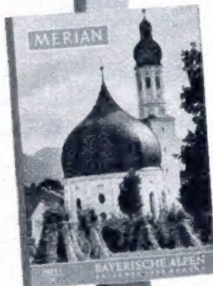
führen durch Deutschland und Europa, und am Wegesrand gibt es so viele große und kleine Kostbarkeiten zu schauen, daß der Reisehungrige gut daran tut, sich jetzt, wo Eis und Schnee ihm Grenzen setzen, durch die Lektüre von MERIAN vorzubereiten.

Dieses Monatsheft der Städte und Landschaften vermittelt ein vertieftes Reiseerlebnis und wird später zum Erinnerungsbuch, in dem die Begegnungen während vieler schöner Tage vermerkt sind. Hier einige Beispiele aus dem MERIAN-Verlagsprogramm:



Die Provence

Der südländische Reiz dieser Landschaft, von der wir in Deutschland vor allem durch die Bücher von Jean Giono und Thyde Monnier etwas erfuhren, nimmt den Leser gefangen. Die Arbeiten der bedeutenden provencalischen Schriftsteller, die an diesem Heft beteiligt sind, vermitteln uns einen literarischen Genuß.



Bayerische Alpen I zwischen Lech und Isar und

Bayerische Alpen II zwischen Isar und Inn

Die oberbayerischen Gebirgsbauern und Jäger sind ein unverbildeter Schlag. Ihre rauhe Herzlichkeit, ihr Humor und ihre Natürlichkeit auch dem Fremden gegenüber, geben diesen Heften die besondere Note. Ob von Kirchenkunst und Klöstern oder von Wintersport und Bergeinsamkeit berichtet wird, das oberbayerische Kolorit ist echt und voller Reiz.



Venedig

Die „Königin" der Meere, zieht auch heute noch Jahr für Jahr in ihren Bann. Das Wesen der geheimnisvollen Lagunenstadt wird deutlich in den Beiträgen italienischer nnd deutscher Dichter, in den Darstellungen fachkundiger Autoren und Schriftsteller.

In Vorbereitung befinden sich die Hefte: Krefeld, Schwäbische Alb, Lippe-Detmold, Wien, Kopenhagen und Basel.

MERIAN ist 100 Seiten stark, reich illustriert und haltbar gebunden. Einzelhefte kosten DM 3,20, im Abonnement DM 2,60 zuzüglich Zustellgebühr. Bitte, fordern Sie den Kunstdruckprospekt GE vom Hoffmann & Campe Verlag, Hamburg 13.

Straßen

Sehr oft muß ich die Bundesstraße 3 von Karlsruhe-Durlach bis Rastatt und weiter benutzen. Seit Dezember 1954 gibt es für den Teil Karlsruhe—Durlach—Wald bei Bruchhausen zunächst eine einbahnige, jetzt sogar eine zweibahnige Autobahn. Darüber herrscht große Freude. Diese Freude dauerte zu Beginn jedoch nicht sehr lange, denn im Frühjahr 1955 wurde das Straßenstück vom Ende der Autobahn bis Neumalsch instandgesetzt. Auch das war erfreulich. Die Instandsetzung erfolgte immer auf kurzen Teilstücken, und zwar jeweils auf einer Straßenhälfte, so daß man wenigstens in der Richtung Karlsruhe—Rastatt die neue Autobahn benutzen konnte. In der Gegenrichtung wurde der ganze Verkehr Rastatt—Karlsruhe und weiter hinter Rastatt auf die Bundesstraße 36 geleitet und damit durch die Orte Bietigheim, Durmersheim und vor allem durch die ganze Stadt Karlsruhe. Erst hinter Karlsruhe konnte der Durchgangsverkehr wieder die Autobahn erreichen.

Es wurde auch an anderen Stellen der Bundesstraße 3 etwa in gleichem Umfang gearbeitet. Dort regelte man den Verkehr durch Lichtsignale. Ich frage nun: Warum ging dies nicht auch auf dem Straßenstück Rastatt—Autobahn? Vielleicht weil man hier eine Möglichkeit hatte, den Verkehr durch eine große Stadt in ihrer ganzen Länge zu leiten? Wer war hierfür verantwortlich? Ganz abgesehen von der zusätzlichen Behinderung der Anwohner an den Durchgangsstraßen, wieviel Unfälle sind mehr geschehen, die Menschen und Sachschaden forderten? Diese Instandsetzung dauerte rund 6 Wochen! Also 6 Wochen lang Umleitung.

Gut, das war vorüber. Im Frühsommer konnte wieder in beiden Richtungen gefahren werden,. Die neue Fahrbahndecke sah gut aus. Es war aber kein halbes Jahr vergangen, als am Beginn der B 3, genau an der Stelle, an der die Instandsetzung begonnen hatte, also ab Ende Autobahn, ein Schild stand „Schlechte Wegstrecke auf 3000 m". Dies war zu Beginn des Herbstes, also konnten keine Frostaufbrüche usw. schuld sein. Inzwischen wurde nun die „neue" Fahrbahndecke wieder teilweise geflickt, so daß das Schild inzwischen weiter nach Süden rückte und nur noch 1500 m schlechte Wegstrecke benennt.

Die neue Fahrbahndecke weist wirklich erhebliche Löcher auf. Auch hier ist zu fragen: Wer ist für diese Geldverschwendung verantwortlich? Wurden die Arbeiten so ungenügend ausgeschrieben, daß man solch schlechte Arbeit liefern konnte? Wer bezahlt nun die neuen Flickarbeiten? Ist der Unternehmer haftbar gemacht, oder kann man dies nicht? Darf man so mit den von der Kraftfahrt aufgebrachten Geldern umgehen? Muß man hier die Verantwortlichen nicht endlich einmal zur Verantwortung ziehen? Richard Schneider in Grötzingen bei Karlsruhe

Bundesgerichtshof-Urteil

Ich erlaube mir, Sie auf das Bundesgerichtshof-Urteil vom 3. Dezember 1955 — VI ZR 12/55 (Der Betrieb 1956 S. 43) hinzuweisen. Dieses Urteil ist zu StVO § 37, 1 ergangen und lautet:

„Von einem Fußgänger kann nicht verlangt werden, daß er bei Nacht, sobald ein Kraftfahrzeug herankommt, die Fahrbahn verläßt und das Vorbeifahren abwartet. Wie weit der Fußgänger auf den Fahrverkehr Rücksicht zu nehmen hat, hängt von den Umständen des einzelnen Falles ab, vor allem von der Breite der Straße, den sonstigen örtlichen Verhältnissen und der jeweiligen Verkehrslage."

Insoweit erscheint das Urteil annehmbar, wenn auch nicht gerade kraftfahrtfreundlich. Ich erlaube mir aber, Ihnen noch einige Sätze aus der Begründung zu zitieren:

„Wo ein Fußgänger zu gehen hat, wenn ein besonderer Gehweg fehlt oder ein vorhandener nicht benutzbar ist, ist im Gesetz nicht geregelt."

Nachdem die Zweckmäßigkeit erörtert worden ist, die linke Straßenseite zu benutzen, heißt es:

„. . denn das Gehen auf der linken Fahrbahn ist gesetzlich nicht vorgeschrieben. § 37 Abs. 5 StVO geht im Gegenteil davon aus, daß Fußgänger grundsätzlich die für sie rechte Straßenseite benutzen."

Ich finde es doch sehr verwunderlich, daß das höchste deutsche Gericht am 5. Dezember 1955 in einer Urteilsbegründung solche Ausführungen macht zu einem Zeitpunkt, in dem neben anderen Änderungen der Verkehrsgesetze auch die Links-Geh-Pflicht des Fußgängers auf Landstraßen eingeführt werden soll und darüber in der Tagespresse berichtet und diskutiert wird.

Weiter heißt es: „Da die Straße 5.20 m breit war, hatte der Beklagte genügend Raum, um an dem Fußgänger vorbeizufahren. — — Hiernach bleibt noch zu prüfen, ob das Nebeneinandergehen der Fußgänger verkehrswidrig war und ob der Kläger nicht wenigstens beim Herannahen des Kraftwagens verpflichtet war, vor oder hinter seine Begleiterin zu treten. Auch das ist zu verneinen. — — Da § 28 StVO für das Neben- und Hintereinanderfahren von Radfahrern eine Regelung trifft, ist der Umkehrschluß gerechtfertigt, daß das Nebeneinandergehen von Fußgängern nicht allgemein verboten ist. — — Gehen Fußgänger auf der Straße nebeneinander, so ist der Verkehr keineswegs immer gefährdet. Das ist insbesondere dann nicht der Fall, wenn auf einer breiten Straße bei guten Sichtverhältnissen kein Gegenverkehr herrscht" (in der Urteilsbegründung angegebene Straßenbreite: 5.20 m!).

Man könnte gegen dieses Urteil sehr viel ins Feld führen. Zwei Dinge scheinen mir jedoch besonders gravierend:

a) Eine höchstrichterliche Rechtsprechung, die sich derart eng an den Buchstaben des Gesetzes hält und bei der Auslegung geradezu lebensfremd ist — denn auf einer 5.20 m breiten Straße sperren zwei nebeneinander gehende Fußgänger mehr als ⅓ der benutzbaren Straßenbreite — und jede Dynamik vermissen läßt, zwingt den Gesetzgeber zu weiterer Reglementierung und erzieht die Betroffenen zu einem Kadavergehorsam, den wir doch gerade ablegen wollten.

b) Es gibt wohl kaum einen besseren Beweis dafür, wie notwendig es ist, daß Richter, die über solche Tatbestände urteilen, nicht nur Führerschein-Inhaber sind, sondern auch wirklich Gelegenheit haben, sich eine Fahrpraxis anzueignen.

Den Richtern dieses Falles empfehle ich, sonnabends und Sonntag abends in der Dunkelheit Nebenstraßen zu befahren. Sie werden dann sehr bald erfahren, mit welchem Mangel an „common sense" oder mit welcher Leichtfertigkeit sich Fußgänger gerade auf diesen Nebenstraßen bewegen.

Diplomkaufmann K. H. Lenz in Kiel

Verkehrsgefährdung durch Kleinbahn

... darf ich Sie auf einen Vorfall aufmerksam machen, der zeigt, wie wenig teilweise der Gesetzgeber den wirklichen Verkehrsbedürfnissen Rechnung trägt.

Am 14. 12. 1955 fuhr ich auf der Strecke Michelstadt/Bensheim zwischen Ober-Gersprenz und Reichelsheim an einer Bahnlinie entlang, wobei der Bahnkörper direkt in die Fahrbahn übergeht. Die Hinfahrt war bei Tageslicht und trockener Straße von der Bahnlinie nicht beeinflußt, doch machte ich mir insgeheim meine Gedanken, weshalb hier nicht eine klare Trennung zwischen Straße und Bahn vorgenommen würde.

Auf der Rückfahrt, etwa um 18 Uhr, hatte ich nun doppeltes Pech. Erstens hatte es kurz zuvor angefangen zu regnen und der Regen sich auf der Straße in Spiegeleis verwandelt. Zweitens war die Bahnstrecke gerade befahren, und zwar von einem finsteren, kleinen Zug, dessen Lok die ganze Fahrbahn einnebelte. Darüberhinaus war am Ende des Zuges ziemlich weit rechts ein einziges rotes Schlußlicht angebracht, das ich trotz Dampfwolken, Regen und Finsternis im Scheinwerferlicht noch rechtzeitig als rechts befindlich erkannte.

Da die Bahn verhältnismäßig langsam fuhr, weil sie, wie ich anschließend feststellte, in Ober-Gersprenz zu halten hatte, überholte ich in der festen Absicht, den m. E. völlig verkehrswidrig beleuchteten Zug, der außerdem durch die Dampfwolken den Verkehr noch behinderte, zu stellen, um mir den Namen des Zugführers zu notieren. Ich hatte gerade überholt, da merkte ich, daß der Zug hielt und fuhr daher kurz vor dem haltenden Zug auf das Geleise. Es war dies in Ober-Gersprenz, wo ich selbst von der Straße nach rechts abzubiegen hatte. Noch während des Anhaltens tauchten aus der Dunkelheit zwei Beamte der Landpolizei auf, um mich durch Zeichen darauf aufmerksam zu machen, daß ich auf den Geleisen halten würde, schließlich winkten sie mich nach links heran. Die beiden Herren kamen mir gerade zur rechten Zeit. Ich stieg aus dem Wagen und machte sie auf die unvorschriftsmäßige Beleuchtung und die verkehrsgefährdende Fahrweise des Zuges aufmerksam und bat, doch dafür Sorge zu tragen, daß dies abgestellt würde.

Die beiden Beamten nahmen meine Hinweise dankend zur Kenntnis, erklärten mir aber sofort, daß sie daran nichts ändern könnten und ihnen dieser Fall schon seit langem geläufig sei. Sie hätten ihrerseits schon darauf hingewiesen und auch nach „oben" eine entsprechende Eingabe gemacht, doch leider ohne Erfolg. Mein Hinweis, daß ich mich dieses Falles annehmen wolle, wurde begrüßt in der Hoffnung, daß vielleicht daraufhin eine Abhilfe erreicht werden könne.

Lothar Fasel in Fürth

Als Betriebsführerin der Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn, die der Hessischen Landesbahn GmbH. gehört, nehmen wir zu obigem Schreiben Stellung:

Die Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn, eine seit mehr als 50 Jahren bestehende Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs, wird zwischen Reinheim und Reichelsheim größtenteils dicht neben der Straße geführt. Bis auf eine kurze Strecke in der Ortsdurchfahrt in Kirch- und Pfaffenbeerfurth ist der Bahnkörper dieser Bahn überall von der Straßenfläche abgegrenzt, und zwar durch eine Bordsteinkante. Die baulichen und betrieblichen Einrichtungen dieser Bahn sind in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung mit Gesetzeskraft festgelegt, der gleichen Vorschrift, die auch für die Deutsche Bundesbahn gilt. Gleiches gilt für die Signale am Zug, die sich nach der Eisenbahn-Signalordnung zu richten haben, die Abweichungen nicht zuläßt. Die Beobachtungen des Beschwerdestellers sind also richtig, daß der Zug an der rechten Seite (in Höhe des rechten Puffers) ein rotes Schlußlicht führte, da dies den Vorschriften entspricht. Die Belästigung durch Rauch der Lok scheint uns wenig wahrscheinlich, da der Westwind den Rauch von der Straße wegbläst und Ostwind infolge des Berghanges nicht zur Wirkung kommt. Dagegen ist es wahrscheinlich, daß der Abdampf, besonders der Heizung bei dem geschilderten Wetter – Regen mit Eisbildung – niederschlägt und sich dadurch am Zug eine leichte Dampfwolke bildet. An diesem Mißstand, der witterungsbedingt ist, läßt sich kaum etwas ändern.

Alles dies und insbesondere die irrige Auffassung des Beschwerdestellers, der Zug sei völlig verkehrswidrig beleuchtet, rechtfertigen trotzdem nicht, eine strafbare Handlung zu begehen, indem sich Ihr Leser mit seinem Kraftwagen vor den haltenden Zug auf das Gleis stellt. Das Bereiten von Hindernissen in der Fahrbahn eines Eisenbahnzuges wird nach den Gesetzen als Eisenbahntransportgefährdung bestraft, auch dann, wenn noch kein Schaden eingetreten ist.

Der Leser hatte also Glück, daß ihn die Polizei nicht noch zur Anzeige brachte, was sie eigentlich hätte tun müssen. Schließlich war ein solches Verhalten ja auch in keiner Weise notwendig, denn es läßt sich bei einer Eisenbahn stets feststellen, um welchen Zug es sich handelt, wenn Ort und Zeit genau angegeben werden.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Linienführung einer Eisenbahn unmittelbar neben der Straße für beide Verkehrsteilnehmer Nachteile mit sich bringt. Sie lassen sich aber, wie schon gesagt, nicht ändern, und es bleibt deshalb nur gegenseitige Rücksichtnahme übrig.

Im übrigen wird die Bahn von dem Hessischen Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr sowie in dessen Auftrag vom Landesbevollmächtigten für technische Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Frankfurt beaufsichtigt, wobei streng darauf geachtet wird, daß die gesetzlichen Vorschriften beachtet und eingehalten werden.

Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH., Frankfurt (Main) 16

So selbstverständlich, wie es die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH. offenbar findet, scheint es uns nicht zu sein, daß man sich mit derart mittelalterlichen Institutionen wie der auf der Straße herumfahrenden Kleinbahn bis in alle Ewigkeit wird abfinden müssen. Ansonsten: Mag es im Augenblick vielleicht nicht möglich sein, der Qualmerei und Dampferei abzuhelfen, so ist es aber ganz bestimmt möglich, das Bähnle wenigstens so zu beleuchten, daß damit nicht der übrige Verkehr schwer gefährdet wird. Und wenn dies die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung von anno einundleipzig nicht vorsieht oder gar nicht zuläßt, dann muß eben in drei Teufels Namen diese „Ordnung" geändert werden, und zwar wenigstens für solche Bähnle, die auf normalen Straßen Furcht und Schrecken verbreiten. Insoweit war der dortige Zug zwar wohl nicht ordnungswidrig, bestimmt aber verkehrswidrig beleuchtet. Und deshalb ist keineswegs die Auffassung des Beschwerdestellers irrig gewesen, sondern durchaus die der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft. Im übrigen läßt deren Stellungnahme ganz offensichtlich jegliche Bereitschaft vermissen, eine sehr wohl berechtigte Beschwerde wenigstens als Anregung aufzugreifen mit dem Ziel, einem auf die Dauer unhaltbaren Mißstand im Rahmen des Möglichen abzuhelfen. Geradezu eine Unverfrorenheit aber ist der Hinweis, der Leser habe Glück gehabt, daß ihn die Polizei nicht noch zur Anzeige brachte, „was sie eigentlich hätte tun müssen". Die Herren von der Kleinbahn scheinen demnach allen Ernstes davon überzeugt zu sein, die Polizei sei dazu da, die Verkehrswidrigkeit ihres Unternehmens gegenüber den davon unmittelbar Gefährdeten in Schutz zu nehmen. Respekt vor den beiden Beamten der dortigen Landpolizei, die durch Rede und Tat bewiesen haben, daß sie den gesunden Menschenverstand über veraltete Paragraphen stellen, auch wenn sie sich mit der akuten Verkehrswidrigkeit selbst inzwischen resignierend abgefunden haben. Redaktion

Ist das Ihr Hobby?

2/56/4

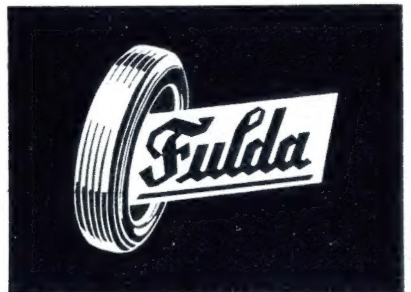
Es ist natürlich möglich, daß gerade Sie vom Schachspielen nichts halten, dann haben Sie aber sicher ein anderes Hobby, denn ein Steckenpferd hat fast jeder.

Der unablässig seinen Geschäften nachjagende Mensch von heute braucht so oft wie möglich Entspannung, um die Lebensbatterie wiederaufzuladen. Im Zeitalter des Motors ist die Flucht aus dem Alltag kein Problem.

Sicher und schnell, aus den Fesseln des Berufes in die Erholung, zum Vergnügen - auf FULDA-Reifen.

FULDA-Reifen gehören zum Besten, was der Reifenmarkt zu bieten hat. Auch Autofahren ist ein Hobby, mit FULDA-Reifen ein besonders schönes.





G U M M I W E R K E F U L D A K. G. a. A. – F U L D A

Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur . Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40 / 49, Fernschreiber: Telex 072 / 2036 Stgt.

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

das AUTO MOTOR UND SPORT

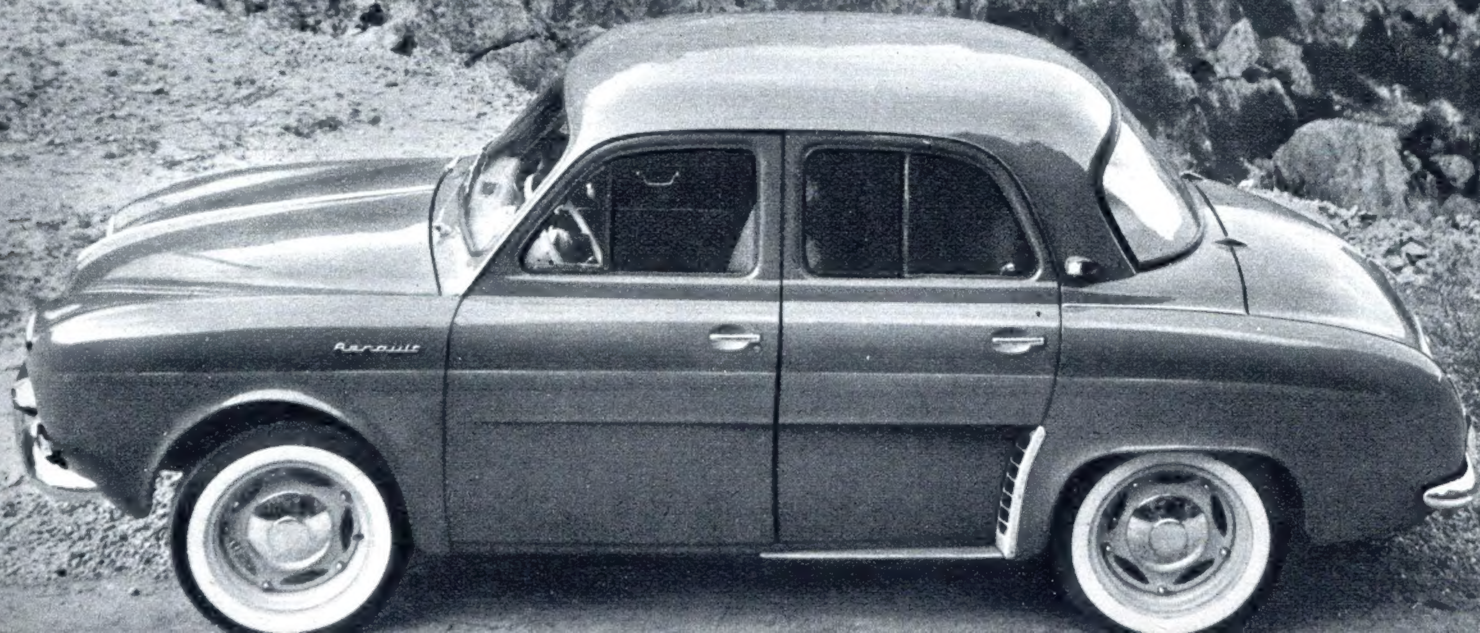
INHALT

4. FEBRUAR 1956 3
33. JAHRGANG

Unser Titelbild
mit dem Alfa Romeo Super Sprint wurde oberhalb des Gardasees aufgenommen von H. U. Wieselmann.

Der kleine Wagen marschiert

Die Dauphine von Renault – ein neuer französischer Kleinwagen unterhalb der 1 Liter-Grenze – ist den europäischen Verkehrsbedürfnissen auf den Leib geschrieben. Ein geräumiger Viersitzer mit 4 Türen und einem elastischen und äußerst sparsamen Heckmotor, vorzüglichen Bremsen, großem Kofferraum und einer als hervorragend zu bezeichnenden Straßenlage, temperamentvoll, wendig und hübsch im Äußeren – so bietet sich die Dauphine dar als ein Fahrzeug, wie es Millionen als Wunschtraum vorschwebt. Wir hatten Gelegenheit, das anläßlich des Genfer Salons am 8. März zur öffentlichen Vorstellung kommende neue Modell auf einer längeren Gebirgsstrecke in Korsika ausgiebig zu erproben und werden darüber in Heft 5 von AUTO, MOTOR und SPORT berichten. Foto: Wieselmann



Ganz kurz

Für Rollermobile

wurde folgende Neuregelung für den steuerlich absetzbaren Werbungskosten-Pauschalsatz als Empfehlung des Bundesfinanzministeriums den Ländern zugeleitet: Für alle drei- und vierrädrigen Rollermobile über 200 ccm kann für Fahrten zur und von der Arbeitsstelle der Pauschalsatz für Pkw (50 Pfg./km) abgesetzt werden, während Rollermobile bis 200 ccm (also vor allem der Messerschmitt-Kabinenroller) als Motorrad (22 Pfg./km) einzustufen sind. Für 1955 können im Rahmen des Lohnsteuerausgleichs entsprechende Ausgleichsregelungen beantragt werden, denen stattzugeben der Bundesfinanzminister den Ländern empfohlen hat. – Diese Regelung wird, insbesondere auch angesichts der vor kurzem beträchtlich erhöhten Motorradversicherungsprämien, zweifellos sehr viele weitere Interessenten veranlassen, ein Rollermobil statt eines Motorrads zu kaufen.

Wichtigstes Ereignis

des Brüsseler Salons waren erhebliche Preissenkungen für alle Mercedes-Typen, was in Belgien deshalb besondere Beachtung fand, weil die allgemeine Preistendenz dort eher nach oben geht. Die dortige Preissenkung sei, wie die Daimler-Benz AG. erklärt, ausschließlich eine Angelegenheit der belgischen Vertretung, die auf die Preise des deutschen Marktes oder anderer Exportgebiete keinen Einfluß hätten.

Der Fiat 600 Multipla,

über den wir im letzten Heft berichteten, kostet in Deutschland mit Heizung DM 5410.–.

Bei BMW

werden gegenwärtig täglich 20 Wagen, 120 Isettas und 80 Motorräder produziert. Dabei sind etwa 5500 Lohn- und 1150 Gehaltsempfänger beschäftigt. Die Lieferung der ersten Exemplare der 3,2 Liter-Sportmodelle 503 und 507 soll im April erfolgen. 1956 will BMW 35 000 Isettas fertigstellen.

Jubiläumszahlen

Albert Roder, früher Zündapp- und Victoria-, heute NSU-Chefkonstrukteur, 60. Geburtstag am 20. Januar.

Josef Ludewig, Mitinhaber und technischer Leiter der Karosseriefabrik Gebr. Ludewig G. m. b. H. in Essen, 60. Geburtstag am 17. Januar.

Karl Deutsch sen., Inhaber des Karosseriewerks Karl Deutsch G. m. b. H. in Köln-Braunsfeld, 75. Geburtstag und 40jähriges Firmenjubiläum am 10. Februar.

Gegen Polizeirat Rall,

den Chef der Ulmer Polizei, hat die Staatsanwaltschaft ein Ermittlungsverfahren eingeleitet, weil er wiederholt ohne Führerschein fuhr. Die Hamburger Polizei hatte ihm im Oktober 1955 den Führerschein wegen Trunkenheit am Steuer abgenommen. Er war in der Folge vom Amtsgericht Hamburg zu 3 Wochen Gefängnis und Führerscheinentzug für die Dauer eines halben Jahres verurteilt worden. Die jetzigen Ermittlungen erstrecken sich außerdem auf angebliche Tätlichkeiten gegen Untergebene.

Das gegen den Frankfurter Polizeipräsidenten

Dr. Littmann eingeleitete Verfahren wegen fahrlässiger Tötung wurde vom Landgericht Darmstadt eingestellt. Die Staatsanwaltschaft hat gegen den Beschluß Beschwerde eingelegt. Das Gericht vertritt die Auffassung, daß eine Klärung nicht mehr möglich sein dürfte, ob der Polizeipräsident, als ihm am 11. 7. 1955 auf der B 45 bei Michelstadt im Odenwald ein Mopedfahrer ohne Beachtung der Vorfahrt in die Fahrbahn fuhr, richtiger gehandelt hätte, wenn er sofort gebremst statt versucht hätte, auszuweichen.

Ein Richter in Dortmund

wurde Anfang Januar unter dem Verdacht verhaftet, sich durch unbegründete Rückgabe beschlagnahmter Führerscheine strafrechtlich schuldig gemacht zu haben. Anlaß hierzu war, daß sich ein Kraftfahrer bei einem Justizbeamten darüber beschwerte, daß er schon über 1000 DM gezahlt habe, ohne daß sein Fall erledigt worden sei.

Autobahn-Anhalter

werden in mehreren Ländern des Bundesgebiets seit einiger Zeit nicht mehr verwarnt, sondern zur Anzeige gebracht. Auch die Kraftfahrer machen sich strafbar, wenn sie halten, um jemanden mitzunehmen, denn das Halteverbot auf Autobahnen ist nur für ausgesprochene Notfälle unwirksam. Auch auf den Autobahneinfahrten besteht allgemeines Halteverbot.

Einen betrunkenen Fußgänger

verurteilte das Wuppertaler Verkehrsschöffengericht wegen Gefährdung des Straßenverkehrs zu 7 Monaten Gefängnis ohne Bewährungsfrist. Der 50jährige Fußgänger war nachts um 2 Uhr sinnlos betrunken (3,1 Promille) auf der Straße vor dem Barmer Opernhaus gelegen. Ein Lastzug, der im letzten Augenblick auswich, um den Mann nicht zu überfahren, geriet dadurch ins Schleudern und streifte einen entgegenkommenden Omnibus, wodurch 8 Personen verletzt wurden und ein Sachschaden von 44 000 DM entstand.

Die Auffassungskraft

der Autofahrer wird durch den heutigen Verkehrsschilderwald dauernd überfordert und daher immer mehr abgestumpft, erklärte Dr. med. Großjohann, Leiter des medizinisch-psychologischen Instituts beim TÜV Stuttgart in einem Vortrag vor dem VDI.

Auf der Wiedbachtalbrücke

ereigneten sich trotz Inbetriebnahme der zweiten Fahrbahn im Dezember wieder 31 Verkehrsunfälle.

Als Selbsthilfeorganisation

konstituierte sich in Köln wieder einmal ein „Schutzverband der Fußgänger und Radfahrer". Ähnlichen Organisationen, wie beispielsweise vor Jahren in Frankfurt eine bestand, blieb bisher der Erfolg versagt.

An der Zonengrenze

bei Helmstedt ist der Kraftwagenverkehr von 537 926 Durchfahrten im Jahre 1954 auf 517 877 im letzten Jahr zurückgegangen. Hauptursache dürfte die seit April 1955 in der Sowjetzone erhobene Autobahnbenutzungsgebühr sein.

Magirus

verlegte die Omnibusproduktion nach Mainz-Mombach, wo die Klöckner-Humboldt-Deutz A.G. das Werk der ihr durch Organschaftsvertrag verbundenen Westdeutschen Waggonfabriken A.G. pachtweise übernommen hat.

Zweierlei Hupen,

nämlich für Stadt- und für Überlandverkehr, sind für alle Wagen und Motorräder, die in Frankreich zugelassen werden, von jetzt an gesetzlich vorgeschrieben. Bei den französischen Wagen wird dies ohnehin schon seit langem serienmäßig gemacht.

50 Jahre Automobil-Revue (Bern)

Über den zwangsläufig eng gespannten Schweizer Rahmen hinaus hat sich die Berner Automobil-Revue im Laufe der Jahre zu einem Blatt europäischer Bedeutung entwickelt. Sie verdankt dies in erster Linie der Seriosität, mit der sie Stellung zu technischen Problemen und allgemeinen Fragen der Kraftfahrt nimmt, ebenso aber der Aktualität ihrer Beiträge und der klaren Linie, die sie unbeirrbar einhält. Das Hauptverdienst für das große Ansehen, das die Automobil-Revue (Bern) genießt, gebührt ihrem Chefredakteur, Robert Braunschweig, dem wir zu dem Jubiläum seines Blattes herzlich gratulieren.

Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm

wurde als Präsident der Industrie- und Handelskammer Braunschweig wiedergewählt.

Arbeiterentlassungen

und teilweise Kurzarbeit in der amerikanischen Automobilindustrie werden derzeit in der Weltpresse heftig diskutiert. Die bisher von General Motors, Ford und Chrysler ausgesprochenen Kündigungen belaufen sich auf rund 19 000. Dabei muß jedoch berücksichtigt werden, daß allein diese 3 Konzerne etwa 870 000 Menschen beschäftigen, die Entlassungen betreffen also nur 2% der Belegschaften.

Gianni Lancia

ist von seinem Posten als Hauptgeschäftsführer und Verwalter der Lancia-Automobilwerke in Turin zurückgetreten, vermutlich, weil er die Zurückziehung der Lancia-Wagen vom Rennsport mißbilligte. Seine Mutter, Adele Lancia, bleibt Präsidentin des Verwaltungsrates. Neuer Verwalter wurde Aldo Panigardi, die Stelle des Hauptgeschäftsführers bleibt unbesetzt. (Der Automobilverkauf bei Lancia verlief im abgelaufenen Jahr unbefriedigend.)

Renault

baut derzeit täglich über 1000 Wagen. Im letzten Jahr hat sich die Produktion weiter erhöht. Es wurden insgesamt 227 685 (1954: 204 515) Wagen produziert, davon 138 512 (123 593) vom Typ 4 CV, 37 416 (34 258) von den Frégate-Modellen und 51 732 (46 619) Lastwagen, Omnibusse und Traktoren.

Die British Motor Corporation,

die u. a. die Austin- und Morris-Wagen herstellt, verzeichnete im letzten Jahr gegenüber 1954 eine Produktionssteigerung um 27 %. Von 487 000 hergestellten Fahrzeugen wurden über 200 000 exportiert.

Die britische Ford-Gesellschaft

produzierte im letzten Jahr 356 000 Kraftfahrzeuge, von denen 166 000 exportiert wurden.

Plymouth-Diesel

Der Plymouth-Belvedere kann für den europäischen Markt als erster amerikanischer Serienwagen wahlweise mit Benzin- oder Dieselmotor geliefert werden. Zum Einbau gelangt ein englischer 3140 ccm-Perkins-Dieselmotor, der 58 PS bei 3000 U/min leistet. Die Montage wird in Belgien erfolgen.

Mehr Sicherheit statt mehr PS!

Daß sich unsere Autos in den nächsten 20 Jahren noch weit mehr verändern werden, als sie dies in den letzten 20 oder 30 Jahren getan haben, halten wir für ziemlich gewiß. Die Technik schreitet immer rascher voran, und speziell der Kraftfahrzeugentwicklung sind heute so weite Ziele gesteckt, daß davon vor einem Menschenalter höchstens Dichter utopischer Romane geträumt hätten. In der Tat ist seitdem unerhört viel geschaffen worden. Man vergegenwärtige sich doch nur die eckigen Autos von 1926, hart gefedert, unbequem, ungeheizt; sie verbrauchten viel und leisteten im Verhältnis dazu eigentlich erschütternd wenig. 70 km/st waren für einen Einliter-Wagen eine sehr beachtliche Geschwindigkeit. Ein Auto, das ehrliche 100 km/st lief, brauchte einen 5 Liter-Motor und genoß einen ähnlichen Nimbus wie er heute noch, wenn auch in beschränkterem Maße, in England den sogenannten 100 Meilen-Autos zuteil wird, solchen also, die über 160 km/st erreichen. Wie unerhört entwicklungsfähig die Kraftfahrzeugtechnik trotz all den vielen gerade in letzter Zeit erzielten Fortschritte noch ist, beweist der neue Citroen ebenso drastisch wie manche der verblüffenden Ideen, die sich in amerikanischen „Traumwagen" bereits verwirklicht finden. Uberall, wo man Autos baut, werden sich die Ingenieure damit beschäftigen müssen. Es wäre aber nicht gut, wenn sie sich dadurch von ihren nächstliegenden Aufgaben allzusehr ablenken ließen. Diese in ihrer ganzen Bedeutung und in ihrer weitläufigen Vielfalt deutlich zu umreißen, soll hiermit versucht werden.

Wie auf allen andern Gebieten der Technik, so wird auch beim Automobilbau die Weiterentwicklung in allererster Linie von den damit befaßten Ingenieuren getragen. Das war so, das ist so und wird auch so bleiben. Indes braucht man bei allem gebührenden Respekt vor dem, was von den Ingenieuren laufend geleistet wird, nicht zu übersehen, daß deren Schlüsselstellung die folgerichtige Weiterentwicklung im Automobilbau manchmal ebenso hemmt oder in falsche Bahnen lenkt, wie sie diese normalerweise vorantreibt. Der Grund liegt darin, daß der Automobilingenieur weithin noch viel zu sehr im Sinne des klassischen Maschinenbaus zu denken gewohnt ist.

Das sogenannte „PS-Rennen", das schon seit Jahren in Amerika ebenso stattfindet wie —wenn auch in verkleinertem Maßstab — in Europa, ist hierfür ein sinnfälliges Beispiel. Alle Möglichkeiten, die sich auf Grund der jüngsten Erkenntnisse in der Werkstoff-, Produktions- oder Kraftstofftechnik auswerten lassen, dienen dazu, den Motoren immer höhere Leistungen abzuringen, in PS-Zahlen zu schwelgen und schließlich die hauptsächlichste Entwicklungsarbeit auf das Ziel auszurichten, noch mehr PS unter der Haube zu haben als die Konkurrenz. Gewiß gehört es zu den Aufgaben des Ingenieurs, das logisch auszuwerten, was auf anderen Gebieten der Technik geschaffen wird. Gewiß ist ferner gerade die hohe Motorleistung, vor allem in Form einer möglichst großen Kraftreserve, ein eminent wichtiger Sicherheitsfaktor; indes wurde hier in den letzten Jahren so viel erreicht, daß es nicht mehr sinnvoll sein kann, die Weiterarbeit hauptsächlich darauf zu konzentrieren. Die Betonung liegt dabei auf „hauptsächlich", denn es ist klar, daß die Motorleistungen allmählich weiter in die Höhe klettern bzw. bei verschiedenen Kleinfahrzeugen auch recht kräftig, ebenso bei einigen Modellen, deren Leistung nicht mehr dem heutigen Stand der Technik entspricht.

Während aber das PS-Rennen eine Erscheinung ist, die typisch der Initiative des Ingenieurs entspringt, gibt es für die nächste Zeit wichtigere Aufgaben, die auch im wesentlichen von diesem gelöst, ihm aber doch sehr oft — und manchmal sogar gewissermaßen mit Gewalt — erst nahegebracht werden müssen. Es ist noch gar nicht sehr lange her, daß sich in der Automobiltechnik ein ähnlicher Vorgang abspielte, nämlich, als man dazu überging, den modernen Personenwagen als „fahrenden Raum" zu betrachten und zu bauen. Man weiß, wie schwierig es war und wie lange es dauerte, bis europäische Automobilkonstrukteure für diese von Amerika ausgehende Tendenz gewonnen werden konnten.

Womöglich noch schwieriger aber wird es sein, die Ingenieure von dem zu überzeugen, was sie nach unserem Dafürhalten als wichtigste Aufgabe für die nächste Zeit betrachten sollten, nämlich die Autos in jeder Beziehung viel, viel mehr als bisher auf größtmögliche Sicherheit hin zu bauen.

Unpatriotisches zur Straßenlage

Über die Sicherheit und natürlich erst recht über die Unsicherheit ihrer Automobile sprach die Industrie bislang nicht gern. Das Publikum sollte sich keine Gedanken darüber machen, daß Autofahren unter Umständen eine sehr gefährliche Sache sein konnte. Ferner war man absolut nicht daran interessiert, beim Kunden den Wunsch nach Vorkehrungen zu wecken, die seiner erhöhten persönlichen Sicherheit zugute kommen, denn das verursacht unweigerlich zusätzliche Kosten.

In einer Beziehung ist das Wort „Sicherheit" längst in den allgemeinen Sprachgebrauch übergegangen, nämlich mit dem Begriff „Fahrsicherheit", die zu besitzen von jeher jede Fabrik nachdrücklich von ihren Erzeugnissen behauptet. In der Tat hat die deutsche Automobilindustrie besonders bald begonnen, nach konstruktiven Möglichkeiten zu suchen, die bessere Fahrwerksqualitäten erhoffen lassen sollten. Es kam dabei zu beispielhaften Lösungen, die den Automobilbau der Welt nicht unbeeinflußt ließen. Die Propaganda der deutschen Industrie stellte seitdem Begriffe wie Fahrsicherheit, Straßen- und Kurvenlage betont in den Vordergrund und erreichte damit, unterstützt durch willfährige Publizisten, daß heute allgemein in unserem Lande die ehrliche und feste Überzeugung vorherrscht, die deutschen Autos seien gerade hinsichtlich ihrer Fahrwerksqualität denen anderer Länder haushoch überlegen.

Es muß einmal deutlich gesagt werden, daß solche Überzeugung den realen Gegebenheiten nicht entspricht. Tatsache ist vielmehr, daß erstens die bei uns meist völlig falsch beurteilten amerikanischen „Straßenkreuzer" im großen Durchschnitt keine schlechteren Fahreigenschaften besitzen als die Masse der deutschen Autos und daß man zweitens wohl behaupten darf, daß der in bezug auf die Summe aller Fahrwerksqualitäten schlechteste französische Wagen höchstwahrscheinlich immer noch besser ist als jeder deutsche. Diese Behauptung mag überraschen, sie ändert aber nichts daran, daß die Fahreigenschaften der französischen Wagen, ob sie nun Citroen, Simca, Peugeot, Renault, Vedette oder Panhard heißen, durchweg denen der unseren beträchtlich überlegen sind, während sie diesen andererseits hinsichtlich der Motorleistung oder dem allgemeinen Finish nachzustehen pflegen, ganz abgesehen von wirtschaftlichen Erwägungen, die sowieso schon beim Kauf eines ausländischen Wagens berücksichtigt werden müssen.

Dabei verstehen es die Franzosen, ihren Autos vorzügliche Fahr- und Federungseigenschaften ohne übermäßigen konstruktiven Aufwand zu geben, ja teilweise sogar unter Anwendung von Bauelementen, die unter Technikern längst als veraltet gelten. So können wir zwar nicht ohne weiteres sagen, welchen technischen Mitteln die französischen Wagen ihre gute Straßenlage verdanken, wir glauben aber anerkannt zu haben, was die Franzosen zwang, sich auf diesem Gebiete besondere Mühe zu geben: es war der Citroen „Traction avant", der 1934 auf den Markt kam, für damalige Verhältnisse nicht viel weniger revolutionär erschien als der neue DS 19 und der zu seiner Zeit in puncto Fahrsicherheit alles in den Schatten stellte, was es überhaupt gab. Es ist klar, daß die anderen großen Autofabriken Frankreichs nichts unversucht lassen durften, den damals gewaltigen Vorsprung ihres großen Konkurrenten laufend zu verringern.

Beim Vergleich mit deutschen Wagen fallen die Modelle unseres westlichen Nachbarn vor allem durch ihre frappante Spur- und Kurvenfestigkeit auf, die nicht nur bei trockenem Wetter selbstverständlich ist, sondern auch bei nasser Straße in hohem Maße erhalten bleibt. Darüber hinaus besitzen sie üblicherweise sehr angenehme Lenkungen, die ganz präzis arbeiten, wenig Kraftaufwand erfordern und, von Ausnahmen abgesehen, deutlich spürbar weder über- noch untersteuern. Verschiedene Modelle sind zudem schon deshalb handlicher als unsere, weil sie einen wesentlich größeren Radeinschlag und damit einen ungewöhnlich kleinen Wende-

radius besitzen. Als besonders wichtiger Beitrag zur Fahrsicherheit muß es schließlich betrachtet werden, daß die französischen Wagen durchweg über ganz ausgezeichnete Bremsen verfügen, was man derzeit leider nicht von allen deutschen Wagen behaupten kann.

Bremsen-Kummer

Manche Fachleute bedauern es, daß in Deutschland das 13 Zoll-Rad eine so weite Verbreitung fand. Der Verfasser gehört nicht dazu, weil er (noch) der Überzeugung ist, daß die damit neu entstandenen Probleme durchaus lösbar sind. Indes geht es nicht an, offenkundigen Mängeln wie den zu kleinen Bremsen einfach nicht abzuhelfen. Und sofern hier wirklich ernste Schwierigkeiten im Wege stehen, dann, ja dann muß man eben auf gewisse, wenn auch wesentliche Vorzüge des 13 Zoll-Rades verzichten. Im übrigen aber gibt es doch einige Modelle mit kleinen Rädern, die recht anständige Bremsen aufweisen. Vielleicht aber liegt darin eines der Geheimnisse, warum die Franzosen nicht nur bessere Fahreigenschaften, sondern auch bessere Bremsen haben: außer bei der Vedette, die aber ebenfalls gerade diese Merkmale in hervorragendem Maße besitzt, hat in Frankreich das 13 Zoll-Rad noch keinen Eingang gefunden.

Bei verschiedenen Wagen hat es sich herausgestellt, daß eine halbwegs vernünftige Bremswirkung allenfalls durch einen exorbitant großen Bremspedaldruck erreicht werden kann. Da solche „Lastwagenbremsen" dem Bestreben entgegenlaufen, die Bedienung moderner Personenwagen schon mit Rücksicht auf die zunehmende Zahl autofahrender Damen so leicht und mühelos wie möglich zu machen, geht die Automobilindustrie immer mehr dazu über, mittels einer Servounterstützung (z. B. Ate-Bremsgerät) den Bremspedaldruck erheblich herabzusetzen. Wir haben nichts gegen servobetätigte Bremsen, würden sogar deren allgemeine Einführung begrüßen. Keinesfalls aber ist die Bremshilfe geeignet, den Mangel einer von Haus aus zu schwach dimensionierten Bremse zu kompensieren.

Ebensoviel wie an besserer Wirksamkeit liegt uns aber auch an größerer Sicherheit der Bremsen. Gewiß passiert es nur verhältnismäßig selten, daß etwa durch Bruch oder Beschädigung eines Bremsschlauches die hydraulische Bremse überraschend unwirksam wird, es kommt aber vor, auch bei den teuersten und besten Wagen. Wer sich dieser Möglichkeit bewußt ist, wird immer ein ungutes Gefühl behalten.

Die Gefahr eines unvermuteten Ausfalls der hydraulischen Bremse kann zwar nie hundertprozentig gebannt, jedoch sehr wesentlich gemildert werden, in dem man für die Vorder- und die Hinterräder statt des gemeinsamen je ein gesondertes Flüssigkeitssystem vorsieht. Offenbar ist es noch nicht gelungen, eine technisch voll befriedigende, vor allem unbedingt zuverlässige Konstruktion für die sogenannte Zweikreisbremse zu finden. Wir haben aber auch andererseits keineswegs den Eindruck, daß die Automobilindustrie bisher mit der nötigen Dringlichkeit nach einer brauchbaren Lösung verlangt hätte.

Eine einwandfreie Funktion der hydraulischen Bremse setzt voraus, daß sich genügend Bremsflüssigkeit im Leitungssystem und vor allem im Flüssigkeitsbehälter befindet. Diesen pflegte man früher irgendwo unter dem Wagen zu verstecken. Inzwischen bequemten sich wohl fast alle Fabriken — jahrelang haben wir da in den Testberichten immer wieder bohren müssen —, den Flüssigkeitsbehälter gut zugänglich im Motorraum bzw. unter der Vorderhaube anzubringen. Aber zufrieden sind wir immer noch nicht. Niemand, auch wer selbst seinen Wagen pflegt, macht sich gern ohne Not die Finger schmutzig. Sind die Behälter aus Glas oder aus durchsichtigem Kunststoff, dann sieht man jederzeit mit einem Blick, ob sich noch genügend Flüssigkeit darin befindet. Es ist höchst merkwürdig: kein einziger deutscher Wagen hat einen durchsichtigen Bremsflüssigkeitsbehälter, bei den französischen Wagen dagegen ist der seit Jahren durchweg üblich.

Solange man wohl oder übel mit einem gewissen Unsicherheitsfaktor der hydraulischen Bremse zu rechnen hat, müssen wir es als verantwortungslos bezeichnen, daß die Industrie teilweise in ihre Autos Handbremslein einzubauen pflegt, die in einzelnen Fällen derart schwach wirken, daß sie an einem leichten Gefälle kaum den leeren Wagen festzuhalten vermögen, wenn nicht gleichzeitig ein Gang eingelegt wird. Generell jedenfalls gibt es derzeit unseres Wissens kein einziges Modell, bei dem die Handbremse im Ernstfall für eine halbwegs wirksame Notbremsung ausreichen würde. Wenn ein Konstrukteur aber, wie es der Verfasser kürzlich erlebte, geradezu beleidigt darauf hinweist, daß die Handbremse seines Wagens doch den gesetzlichen Vorschriften entspricht, dann freilich könnte man heulen. In der Tat ist die StVZO zufrieden, wenn die Handbremse nur als Feststellbremse wirkt, aber ist es denn wirklich besser, immer noch ein paar PS und noch ein paar Chromstreifen anzuhängen, statt einmal für die Sicherheit etwas mehr zu tun, als es die gesetzlichen Mindestbedingungen verlangen? Wir Deutschen schimpfen viel darüber, daß der Staat immer alles zu reglementieren versucht. Eigentlich sind wir daran selber schuld.

Der jahrelange Reifenärger

Vor 5 Jahren noch war es uns ziemlich gleichgültig, welches Reifenprofil sich auf einem Fahrzeug, einem Testwagen beispielsweise, befand. Zwar waren die einzelnen Profile von jeher verschieden gestaltet, doch das wirkte sich höchstens in extremen Fällen auf die Straßen- und Kurvenlage des Wagens aus. Mittlerweile aber wurden diese so weit verfeinert, daß die Laufeigenschaften des jeweils verwendeten Reifens — keineswegs mehr allein abhängig von der Formgebung des Profils — die Straßenqualitäten des ganzen Wagens entscheidend mitbestimmen können. Auch diese Beobachtung tritt wiederum bei den 13 Zoll-Rädern besonders fühlbar in Erscheinung, indem damit ausgerüstete Wagen wesentlich reifenempfindlicher sind als solche mit größeren Rädern.

Das geht so weit, daß in einzelnen Fällen die nützlichen Auswirkungen fahrwerkmäßiger Verbesserungen, die man durch konstruktive Maßnahmen ereichte, durch die Verwendung eines für das betreffende Wagenmodell weniger geeigneten Reifens überhaupt nicht zum Tragen kommen. Es ist anzunehmen, daß vor allem kommerzielle Erwägungen manche Autofabriken veranlassen, keineswegs diejenigen Reifen für die Erstausrüstung ihrer Wagen vorzugsweise zu verwenden, die sich dafür jeweils in der Fahrpraxis am besten bewährt haben. Dabei ist es in diesem Zusammenhang kein überzeugendes Argument, wenn manchmal zwar (sehr zögernd) weniger gute Laufeigenschaften eines Reifens konzediert, demgegenüber aber dessen größere Lebensdauer in Betracht gezogen wird. Sicherlich ist es nicht gleichgültig, ob eine Reifengarnitur 20 oder 30 000 km gebrauchsfähig bleibt. Im Endeffekt aber ist doch jedem ein unbeschädigtes Auto mit schlechten Reifen lieber als ein zerbeultes Auto mit neuwertiger Bereifung.

Übrigens hatten wir bei Testwagen französischer Herkunft schon seit längerer Zeit den Eindruck, daß deren überlegene Fahreigenschaften nicht zuletzt auch auf die Qualität der Bereifung zurückzuführen sei. Auf Grund unserer sonstigen Erfahrungen konnten wir uns einfach nicht vorstellen, daß eine derart frappante Kurvenfestigkeit — der Simca insbesondere scheint sich wie eine Katze auf der Straße festzukrallen — allein durch die Konstruktion des Fahrwerks bedingt sei. Wir beobachteten ferner, daß die französischen Reifen schon bei Geradeausfahrt laufruhiger zu sein pflegten und vor allem in Kurven nicht zu quietschen begannen, lange bevor der Wagen an ein Ausbrechen überhaupt nur dachte. Daß uns dieses Gefühl wenigstens in bezug auf einen bestimmten Reifen (Michelin) nicht täuschte, wissen wir seit einigen Wochen genau: Versuche, die kürzlich eine deutsche Autofirma durchführte, ergaben, daß dieser gegenüber allen vergleichbaren deutschen Reifen eine ganz wesentlich größere Rutschfestigkeit besitzt.

Auch auf diesem Gebiet ist also im Sinne einer höheren Sicherheit noch mancher Blumentopf zu gewinnen.

Sehenkönnen und gesehen werden

Die Erzielung einer möglichst großen Fahrsicherheit ist zwar überwiegend, aber nicht allein Aufgabe jener Techniker, die mit dem Fahrwerk zu tun haben. Einen wesentlichen Beitrag leisteten die Motorenbauer, denen unsere Wagen heute Fahrleistungen verdanken, die bei richtigem und vernünftigem Einsatz manche Verkehrsgefahr beträchtlich verringern. Es sei, um nur ein Beispiel zu nennen, daran erinnert, wie das stets mit einem Risiko verbundene Überholen anderer Fahrzeuge verkürzt und damit verringert wird, wenn dem Fahrer eine möglichst große Kraftreserve zur Verfügung steht und wenn er diese auch sinnvoll auszunützen weiß.

Wirkliche Fahrsicherheit aber beinhaltet noch weitere Merkmale, deren wohl wichtigste durch folgende Begriffe gekennzeichnet sind: Freie Sicht, mühelose Bedienung sowie gesunde Bequemlichkeit.

Über die Sichtverhältnisse bei den modernen Wagen kann man sich im allgemeinen nicht mehr beklagen, doch bestehen auch hier noch durchaus Verbesserungsmöglichkeiten. Die Rundumverglasung gehört mit zu den wichtigen Vorzügen der heute üblich gewordenen Pontonkarosserien. Große, weit herabgezogene Fensterflächen, Panorama-Windschutzscheiben und nach vorn abfallende Motorhauben sorgen für freie Sicht. Anzustreben wäre es, daß die toten Sichtwinkel (insbesondere vorn links) weiterhin verringert werden, daß der Fahrer von seinem Sitz aus, wie es ja bei manchen Wagen der Fall ist, die Konturen der vorderen und auch der hinteren Kotflügel sehen kann und daß die obere Begrenzung der Windschutzscheibe noch viel höher-, möglichst sogar um den Dachrand herumgezogen wird.

Bei der Struktur und Dichte des heutigen Verkehrs wurde es zur zwingenden Notwendigkeit, die Straße nicht nur vor, sondern auch hinter dem Wagen ständig aufmerksam zu beobachten. Leider sind sich dessen erschreckend viele Autofahrer noch nicht bewußt geworden, von Radlern und anderen Verkehrsteilnehmern ganz abgesehen. Im rundumverglasten Wagen ist die Beobachtung des nachfolgenden Verkehrs wesentlich erleichtert, sofern der Rückspiegel, was keineswegs immer der Fall zu sein braucht, richtig bemessen und angeordnet ist. Dennoch begegnete uns bisher noch kein einziger Wagen, bei dem ein zusätzlicher Außenspiegel ohne weiteres entbehrlich gewesen wäre. Gott sei Dank sind sehr viele Autofahrer, wie man täglich auf der Straße beobachten kann, vernünftig genug, sich selbst so ein Ding, das noch keine 10 Mark kostet, an ihren Wagen zu hängen. Die Automobilindustrie hingegen liefert dieses billige (im Großeinkauf vielleicht 3 Mark!), für die Sicherheit des Verkehrs und des eigenen Kunden so außerordentlich wichtige Zubehör bei keinem einzigen Personenwagenmodell serienmäßig mit.

Gelegentlich sieht man Autos, deren Besitzer ihre Rücksichts- und Gedankenlosigkeit weithin zur Schau tragen. Es sind diejenigen, die ihre Wagenfenster rundum mit roten Punkten, Vereinsabzeichen, Großglockner- und Hotelplaketten verkleistern, die hinter der Windschutzscheibe gewaltige Blumensträuße spazierenfahren, die vorn und hinten Affen (als Ebenbild ihrer selbst?) herumbaumeln lassen, die Aussicht nach rückwärts mit Gepäck und Mänteln verbauen oder dortselbst riesige Stofftiere hinsetzen. Wenn es jemandem Spaß macht, seinen geliebten fahrbaren Unter-

satz bunt wie einen Papagei anzumalen, die Türgriffe zu vergolden, die Räder mit Speichenblenden zu verzieren oder dem Kühlergrill mittels verchromter Drachenzähne das Aussehen eines Nußknackers zu geben, so ist dies seine ganz private Angelegenheit. Jegliche Zutat aber, die irgendwie die eigene und vor allem die Sicherheit anderer Leute beeinträchtigen könnte, ist grober Unfug. Das gilt besonders für all die Dinge, die unnötigerweise der freien Sicht nach vorn oder hinten im Wege sind. Wir möchten diese Zeitgenossen zetern hören, wenn die Industrie plötzlich anfinge, die Wagenfenster wieder kleiner zu machen. Es ist sehr schwer zu begreifen, daß es Menschen gibt, die ihre Torheit so offen bekennen. Aber sie tun auch dies wohl nur aus Gedankenlosigkeit.

Fast noch wichtiger als am Tage ist die gute Sicht bei Nacht. Schon seit einiger Zeit kann man sich dem Eindruck nicht verschließen, daß die Wirkung der Scheinwerfer in vielen Fällen nicht mehr für die schneller gewordenen Autos genügt. Hier freilich trifft die Industrie keine Schuld, vielmehr handelt es sich um den typischen Fall einer hinter der technischen Entwicklung zurückgebliebenen Gesetzesregelung. Anno domini 1928 nämlich wurde die Leistung für die Lampen der Autoscheinwerfer von Gesetzes wegen auf 35 Watt begrenzt, und daran hat man bis heute festgehalten. Es wäre hoch an der Zeit, zu legalisieren, was manche Leute ohnehin schon längst tun, die 50 Watt-Lampen verwenden. Damit würden dann vielleicht auch der allgemeinen Einführung gelber Scheinwerferlampen die Wege geebnet, die zwar gegenüber den weißen eine gewisse Lichteinbuße (10 bis 15 Prozent) aufweisen, ansonsten aber doch sehr vorteilhaft erscheinen. In Frankreich fährt man fast nur mit gelbem Licht — und mit 50 Watt.

Die modernen amerikanischen Wagen sind auch noch längst nicht wirklich auf „innere Sicherheit" gebaut, aber sie zeigen hierzu schon recht beachtliche Ansätze. Hier zum Beispiel ist die tiefliegende Nabe des Lenkrads beachtlich. Die Oberseite des Armaturenbretts ist glatt und gepolstert, ebenso ist dieses vor dem Beifahrer und auf der Unterseite frei von gefährlichen Beschlägen. Die Anordnung der Instrumente freilich kann noch nicht als ideal angesehen werden, aber immerhin sind bei diesem Wagen, einem Prototyp von Chrysler, recht deutlich die Grundzüge künftiger Entwicklungen zu erkennen.



Recht wenig kümmern sich manche Autokonstrukteure darum, daß man auch bei ungünstigem Wetter noch einigermaßen gute Sicht behält. Die richtige Auslegung des Scheibenwischers ist nicht viel weniger wichtig als die Verchromung des obersten Kolbenrings. Außer bei Opel hat man ja nun glücklich bei allen deutschen Personenwagen parallellaufende Wischer, trotzdem ist noch lange nicht überall für eine optimale Größe des Sichtfeldes gesorgt. Vom BMW beispielsweise kann man in dieser Beziehung lernen. Bei schnellen Autos sollten zudem die Wischer zwei Geschwindigkeitsstufen haben. Als äußerst nützliches Zubehör schätzen wir den Scheibenwascher, der freilich noch mehr an Wert gewänne, wenn uns die Chemiker eine wasserklare Flüssigkeit dazu liefern würden, die auch Insektenschmutz löst, frostbeständig und — billig ist. Schließlich wäre es an der Zeit, sich darüber einmal Gedanken zu machen, wie man das Beschlagen der großen Heckscheiben während der kalten Jahreszeit wirksam bekämpfen könnte. Manche behelfen sich mit einem Heizstab oder einem elektrischen Ventilator, andere lassen das Seitenfenster stets einen Spalt offen. Doch was sind das für Sachen? Wenigstens von einem teueren Auto sollte man schon verlangen können, daß das Heckfenster auf die gleiche Weise entfrostet wird wie die Windschutzscheibe. Auch die Verwendung heizbaren Verbundglases wäre vielleicht eine brauchbare Lösung.

Gesehen werden ist für sicheres Fahren oft nicht weniger wichtig als das Selbersehen. Deshalb schaltet, nebenbei bemerkt, jeder vernünftige Fahrer bei Nebel das Abblendlicht ein und nicht nur das Standlicht. Deshalb aber ist vor allem auch die Lichthupe eine so außerordentlich nützliche Einrichtung, denn man kann sich mit ihr erfahrungsgemäß — insbesondere beim Überholen — besser bemerkbar machen als mit der akustischen Hupe. Es ist sehr erfreulich, daß die Lichthupe, die bei den meisten französischen und italienischen Wagen längst dazugehört, auch bei einigen deutschen bereits zu finden ist, nämlich beim BMW, beim DKW, beim Porsche und beim Opel-Kapitän. Die Ausführungsform ist allerdings noch verschieden, bei manchen ist sie nur betriebsbereit, wenn man zuvor das Stand- oder Abblendlicht einschaltet. Die ständig betriebsbereite Lichthupe halten wir für die beste Lösung, auch wenn sie irgendeinem verstaubten Paragraphen der Verkehrsordnung nicht entsprechen sollte. Daß verschiedene Modelle von Haus aus immer noch mit einem sehr sparsamen „Hörnchen" bestückt werden, muß in diesem Zusammenhang mit Bedauern konstatiert werden. Bei unseren Nachbarn jenseits des Rheins weiß man es gar nicht anders, als daß durch leichten Druck das Stadthorn, durch kräftigen Druck das Zweiklanghorn betätigt wird.

Mühelose Bedienung, gesunde Bequemlichkeit

Je weniger Mühe und Aufmerksamkeit durch die Bedienung des Wagens selbst absorbiert werden, desto besser kann man auf den übrigen Verkehr aufpassen. Es ist ein schlechter Wagen, bei dem man alle Gedanken darauf konzentrieren muß, das Vehikel überhaupt so weit in Fahrt zu halten, daß man sich gerade noch möglichst unauffällig durch den Verkehr hindurchmogelt. Wenn es solche Autos auch nur mehr selten gibt, so bleiben doch noch weitere wichtige Wünsche. Lenkung, Bremsen, Kupplung usw. dürfen keinen anstrengenden Kraftaufwand erfordern. Tachometer sowie wesentliche Überwachungsinstrumente müssen gut im Blickfeld liegen und leicht ablesbar sein (klare Zahlenschrift, vernünftige Beleuchtung). Alle Knöpfe und Hebel wolle man so anordnen, daß man nicht die Erfahrung eines Flugzeugführers braucht, um sich damit zurechtzufinden. Selbst Dinge wie Zigarrenanzünder oder Ascher, für die sich unsere Maschineningenieure kaum jemals sonderlich interessieren, dienen der Fahrsicherheit, wenn sie zweckmäßig gestaltet und angebracht sind.

Zweifellos verdient es hohe Anerkennung, was im Laufe der Zeit im Interesse einer erleichterten Fahrzeugbedienung geschaffen wurde. Das wichtigste in dieser Hinsicht sind wohl die Getriebesynchronisierungen und Lenkradschaltungen. Dennoch wird hier noch mehr getan werden müssen. Zu vollautomatischen Kraftübertragungen, wie sie die Amerikaner heute allgemein haben, wird man bei den schwächeren Autos in Europa bis auf weiteres kaum gelangen, aber wenigstens der Wegfall des Kupplungspedals ist ein erstrebenswertes Ziel, dem man — wiederum vor allem in Frankreich — schon sehr nahekommt. Renault, Simca u. a. kann man bereits gegen verhältnismäßig geringen Aufpreis mit der elektromagnetischen Ferlec-Kupplung haben, der kleine Citroen besitzt eine Fliehkraftkupplung. Ein hoffnungsvoller Ansatz in Deutschand ist der Backhaus-Kupplomat, und Borgward, der schon so oft als Pionier verdienstvoll wirkte, wird vielleicht den ersten deutschen Serienwagen mit kupplungsfreiem Schaltgetriebe bringen. Im übrigen aber würde es sich gehören, wenigstens bei allen größeren Wagen nur noch bis zum 1. Gang herunter vollsynchronisierte Getriebe zu verwenden.

Indes geht die Fahrsicherheit noch weit über die leichte Handhabung des Wagens hinaus. Er soll ein wohlabgewogenes Maß an allgemeiner Bequemlichkeit bieten. Für die Mitfahrer mag dies mehr oder weniger Luxus sein, für den Fahrer selbst ist es eine unabdingbare Notwendigkeit, besonders dann, wenn er längere Zeit hinter dem Steuer sitzt. Es gehört dazu eine gutstudierte Sitzposition, viel und noch mehr Platz, richtige Anordnung von Lenkrad, Fuß- und Bedienungshebeln. Die Sitzposition muß während der Fahrt ohne viel Umstände veränderlich sein. Und der Gashebel ist so anzuordnen, daß der rechte Fuß bei längeren Autobahnfahrten nicht frei im Raume schwebend balancieren muß, auch nicht so, daß man einen Wadenkrampf bekommt. Selbstverständlich? Fahren Sie mal mit einem sehr renomierten Automodell ein paar hundert Kilometer Autobahn! Überhaupt sollten die Ingenieure nicht alles allein machen wollen. Hier beispielsweise stünde es den Automobilfabriken sehr gut an, solche Mediziner zu Rate zu ziehen, die etwas davon verstehen, wie ein Autositz anatomisch richtig geformt und aufgebaut sein soll. Wir wollen uns da gar nichts vormachen: Pleuelstangen und Quertraversen werden bis in die Kommastellen hinein genau berechnet, die Form eines Autositzes dagegen peilt man grob über den Daumen. Dabei ist der wichtiger, als die meisten Leute wissen. Ein falscher Sitz führt nämlich nicht nur zu Ermüdung und damit zu einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit, er führt auf längere Sicht auch zu beträchtlichen Gesundheitsstörungen.

Das Wohlbefinden des Autofahrers hängt sehr davon ab, daß zugfreie Entlüftung und Heizung des Wagens ordentlich funktionieren. In diesen Dingen ist man heute sehr weit voran. Die Binsenweisheit freilich, daß man die Frischluft nicht von dort herholt, wo Staub und Auspuffgase am dichtesten sind, also nahe über dem Boden, sondern möglichst hoch, am besten unmittelbar unter der Windschutzscheibe, hat sich selbst bei sehr angesehenen Firmen noch nicht allgemein durchsetzen können.

... das füg' auch keinem andern zu!

Galten unsere Betrachtungen bis hierher vornehmlich den vielgestaltigen Problemen der Fahrsicherheit im engeren Sinn, so gibt es darüber hinaus noch andere wichtige Dinge, die ebenfalls zum Thema Sicherheit gehören. Man kann diese in zwei große Gruppen zusammenfassen, von denen eine die äußere, die andere die innere Sicherheit des Wagens betrifft. Sprechen wir zunächst von der „äußeren Sicherheit".

Moderne Autos sind bekanntlich nicht gerade sehr billig. Bei einzelnen davon bekommt man dafür jede Menge Chromverzierungen mitgeliefert. Vielleicht wollen es die Kunden wirklich so haben. Während man unter diesem Aspekt selbst ausgesprochene Gechmacklosigkeiten akzeptieren kann, gibt es unter keinen Umständen eine Entschuldigung für irgendwelche Verzierungen oder Beschläge, die sich, etwa bei einer Kollision, als zusätzliche Gefährdung für andere auswirken können. Jeder Wagen soll äußerlich möglichst frei von Vorsprüngen aller Art sein, und zwar insbesondere von solchen, die keine echte Funktion zu erfüllen haben. Und wo sich derartige Vorsprünge gar nicht vermeiden lassen, dürfen sie niemals scharfkantig, spitz oder pfeilförmig sein. Wir denken dabei an oft scheußlich gefährliche Kühlerfiguren (auch das Lloyd-Zeichen auf der Motorhaube ist uns deshalb unsympathisch), an sinnlos vorspringende „Bomben" im Kühlergrill (beispielsweise Cadillac), an Türgriffe, die Widerhaken sind, an die unsinnigen Flügel auf solchen Drahtspeichenblenden, die Rudge-Naben vortäuschen sollen, oder an die von uns so sehr „geschätzten" Blendschirmchen, die wenigstens aus nachgiebigem Kunststoff bestehen sollten, wenn man schon glaubt, nicht darauf verzichten zu können. Auch die Nummernschilder können gefährlich werden, wenn sie nicht in die Stoßstangen, den Kühlergrill oder den Kofferdeckel eingelassen sind.

Mit den Stoßstangen, die auch hierher gehören, ist es ja in letzter Zeit etwas besser geworden. Sie dienen nicht mehr, wie viele Jahre lang, hauptsächlich als Ornament. Sehr viel Gedanken hat sich darüber allerdings bei den Autofabriken bisher offenbar noch niemand gemacht. Echte Stoßstangen, die ihrem Namen Ehre machen, sucht man nämlich nach wie vor vergebens. Die Stoßstangen sollten federnde Puffer (wie beim Lagonda) sein, und sie müssen im Fall eines etwas stärkeren Anstoßes unter die Karosseriebleche eben noch ausweichen können, ohne daß diese verbogen werden. Derzeit wird üblicherweise das Blech schon gestaucht, wenn die Stoßstange nur ein paar Millimeter nachgibt. Dann die Hörner. Vielleicht gewinnen die Herren Ingenieure einmal darüber Klarheit, ob die Hörner an den Stoßstangen zweckmäßig sind oder nicht. Es kommt uns jedenfalls höchst lächerlich vor, wenn man sie immer ein paar Jahre lang dranmacht und dann wieder ein paar Jahre wegläßt, so wie es gerade „modern" ist. Stoßstangen und alles, was dazu gehört, sind kein Modeartikel. Und was in dieser Beziehung Amerika seit einiger Zeit demonstriert, braucht uns gewiß nicht Vorbild sein.

Ein Zubehör, das von Haus aus weniger dem eigenen Vorwärtskommen als vielmehr der Orientierung anderer Verkehrsteilnehmer dienen soll, ist der Richtungszeiger. Mittlerweile ist man sich wohl darüber einig geworden, daß Blinker ihren Zweck besser erfüllen als die früher allgemein und heute in Deutschland nur noch beim Volkswagen verwendeten Winker. Notwendig ist es allerdings, die Blinker so zu gestalten, daß sie groß genug und vor allem auch seitlich erkennbar sind. So mögen die Seitenblinker des Mercedes 180 vielleicht nicht elegant aussehen, ihren Zweck erfüllen sie jedoch vorbildlich. Und man muß die Blinker auch bei hellem Sonnenschein erkennen können, selbst auf die Gefahr hin, daß sie dann des Nachts etwas blenden. Auch an Lastwagen und Straßenbahnen gehören Blinker! Im übrigen aber sollte man die Blinkerei im wesentlichen nur dazu benützen, die Fahrtrichtungsänderung bei Fahrzeugen anzukündigen. Auch als Warnlichter an Bahnübergängen oder Unfallstellen lassen wir sie gelten, schon nicht mehr gern aber an Zebrastreifen, und alle andere Blinkerei gehört restlos verboten. Und schließlich wäre es sehr wichtig, die Autofahrer selbst über den richtigen Gebrauch der Blinker immer wieder aufzuklären. Das Überholen auf der Autobahn beispielsweise ist keine Fahrtrichtungsänderung und infolgedessen kein Grund, den Blinker einzuschalten.

Es gehört ferner hierher, endlich bei allen neuen Wagen eine automatische Blinkerabschaltung einzubauen. Sehr viele haben sie schon

längst. Nur muß man darauf achten, daß die Abschaltung einigermaßen zuverlässig funktioniert. Recht lästig empfindet es nämlich jeder Autofahrer, wenn die Abschaltung dann erfolgt, wenn sie es gar nicht soll, oder umgekehrt.

Einem sehr wichtigen Faktor der äußeren Sicherheit wurde in den letzten Jahren in ziemlich zufriedenstellender Weise Rechnung getragen. Alle Wagen, die heute geliefert werden, besitzen eine Schlußbeleuchtung, die auch auf größere Entfernung gut erkennbar ist. Nur manche Rollermobile fallen da noch unangenehm auf.

Demgegenüber leidet der gesamte Nachtverkehr noch sehr unter der Blenderei. Diese wird sich leider niemals ganz vermeiden lassen, es sei denn, wir fahren eines Tages mit Infrarotbeleuchtung. Überwiegend kommt die lästige Blenderei natürlich daher, daß viele Autofahrer zu faul, zu gedankenlos oder zu rücksichtslos sind, ihre Scheinwerfer rechtzeitig abzublenden. Häufig aber sind einfach die Scheinwerfer selbst völlig falsch eingestellt. Oft, so bei sonntäglichen Familienausflügen, wirkt sich dies nur dann aus, wenn der Wagen ausnahmsweise voll belastet ist. Um wenigstens diesem Mangel abzuhelfen, hat Bosch eine sehr vernünftige Vorrichtung, den sogenannten Leuchtweite-Regler entwickelt. Der ist keine furchtbar komplizierte Sache, indes konnte man sich noch nicht zur Produktion entschließen, denn die Autoindustrie zeigte sich daran bisher völlig desinteressiert. Manchen Fahrern macht es übrigens tatsächlich Schwierigkeiten, rechtzeitig abzublenden, so beispielsweise in Kurven, wenn sie herunterschalten und folglich das Kupplungspedal betätigen müssen. Wir fanden deshalb seit jeher, wenn es auch stets eine kurze Umgewöhnung voraussetzte, die beim Goliath und bei den französischen Wagen übliche Handabblendung (Schalter links unter dem Lenkrad) vorteilhaft. Als Optimisten aber wollen wir es bei der Fußabblendung belassen, da wir ja hoffen, daß es ohnehin bald kein Kupplungspedal mehr gibt.

Wenn man unter der äußeren Sicherheit eines Wagens versteht, daß man damit möglichst anderen Leuten nicht wehtun soll, dann gehört es auch dazu, diese nicht unnötigerweise mit schlechten Gerüchen zu belästigen. Noch scheint es nicht bewiesen, was einige angesehene Ärzte schon behaupten, daß nämlich die Anreicherung der Atemluft mit Auspuffgasen an der erschreckend zunehmenden Häufigkeit des Lungenkrebses schuldig sei. Ob die Luftverpestung, vor allem in den Städten, gefährlich ist oder nicht, entzieht sich vorerst unserer Beurteilung. Lästig aber ist sie auf jeden Fall. Vor einigen Jahren kam ganz plötzlich die allgemeine Lärmpsychose zur Entfaltung, die sich mit beachtlichem Erfolg gegen die Krachmacher aller Art wendete. Wer weiß, ob es morgen nicht ebenso plötzlich eine Gestankspsychose gibt? Wenn es dazu kommt, dann sind vor allem die Dieselwagen und die Zweitakter dafür verantwortlich, die Einspritzer bei den letzteren ausgenommen.

Aktuellste Sorge: Die innere Sicherheit

Nach was sehen Sie, nach was fragen Sie bei der Auswahl Ihres neuen Wagens? Gut aussehen muß er, mindestens ebenso groß und möglichst schneller soll er sein als der des Nachbarn, einen ordentlichen Kundendienst braucht man in der Nähe, und vielleicht begründet allein schon Ihr Vertrauen, wenn er irgendein Emblem oder Blemblem sichtbar zur Schau trägt. Noch kümmert sich aber kaum jemand darum, was die Automobilfabrik getan hat, um Leben und Gesundheit ihres Kunden möglichst wohlbehalten über einen Unfall hinwegzubewahren. Gewiß, wer denkt schon gern an einen Unfall, wer zweifelt an seinem Schutzengel? Aber wie schnell ist etwas passiert! Damit muß der Autofahrer rechnen, täglich, stündlich. Er braucht selbst gar nichts Dummes oder Falsches zu machen, es genügt, wenn dies in anderer, ein ihm bis dahin ganz wildfremder Mensch tut. Und wer nur halbwegs mit wachen Sinnen unseren Verkehr beobachtet, der weiß doch, wieviel Dummheit, Sturheit, Gedankenlosigkeit, Rücksichtslosigkeit unterwegs oder auch von Amts wegen manifestiert sind. Die Chancen werden immer geringer, daß man allein mit Routine, Optimismus und Glück jahrzehntelang unfallfrei Auto fahren kann.

Die Autoindustrie hatte bislang Angst, davon zu sprechen, daß man sich mit ihren Vehikeln auch recht gefährlich ramponieren kann. Das war auf der ganzen Welt so. In letzter Zeit aber hat sich da viel geändert — nicht etwa die Industrie, sondern das Publikum wurde hellhörig und vernünftig. In Amerika vor allem, aber auch in Frankreich gilt es jüngstens nicht mehr als Sünde wider den heiligen Geist, darüber zu sprechen, was bei bzw. nach einem Unfall mit den Leuten passiert, die in den Autos sitzen. Amerikanische, französische und bemerkenswerterweise neuerdings auch die tschechischen Autos werden ganz betont auf „innere Sicherheit" gebaut, dieser Begriff wurde ein Schlagwort, ein Werbeargument, das heute in USA schon mehr Gewicht hat als eine astronomische PS-Zahl. Zugegeben, es sind großenteils erst Versuche, interessante Ansätze, aber man sieht, daß die Aufgabe erkannt wurde, die für die nächste Zeit zweifellos die wichtigste ist. Die deutsche Industrie tut leider bisher noch herzlich wenig für die innere Sicherheit ihrer Autos. Doch immerhin ist auch hier schon ein gewisser Fortschritt zu erkennen: Leitende Männer von DKW, Mercedes und Opel haben dieses Thema schon in ihre offiziellen Reden einbezogen. Und das ist wenigstens ein kleiner Anfang.

An ihren Windschutzscheiben sollt ihr sie erkennen

Die Bedeutung der „inneren Sicherheit" und allem, was dazu gehört, wurde erst seit kurzer Zeit in ihrem ganzen Umfang erkannt. Über gewisse Einzelfragen freilich hat man längst Klarheit gewonnen. So ist es seit Jahrzehnten geläufig, daß Spiegelglas, also gemeines Fensterglas, in Autofenstern mörderisch gefährlich sein kann. Deshalb wird es heute nur noch sehr selten verwendet, und zwar leider noch serienmäßig für die Seitenfenster beim Lloyd und beim Goggomobil. Ansonsten aber findet man in den heutigen Modellen nur noch Sicherheitsglas. Da gibt es die verschiedensten Marken, was den Kunden meist kaum weiter zu interessieren pflegt, weil er höchst selten weiß, daß es sich dabei auch um verschiedene Arten von Sicherheitsglas handelt. Es ist zu unterscheiden zwischen gehärtetem Einschichtenglas (z. B. Sekurit, Visurit, Duro-Glas) und Mehrschichten-Verbundglas (z. B. Sigla, Kinon, Delog, Siplex, Südglas), hier der Einfachheit halber unter der Bezeichnung Sekurit und Verbundglas gegenübergestellt. Es ist heute üblich, die Seitenfenster und auch die Heckfenster aus Sekurit zu machen, was völlig in Ordnung geht. Größte Bedenken aber haben wir, daß bei sehr vielen Wagen auch Sekurit für die Windschutzscheiben verwendet wird, obwohl hier Verbundglas eine unvergleichlich größere Sicherheit verspricht. Das predigen wir nun seit Jahren, und schon in Heft 16/1952 („Wer im Glashaus sitzt") haben wir die einzelnen Gründe genau dargelegt. Bereits zu jener Zeit waren einige deutsche Autofabriken einsichtig genug, nur Verbundglas-Windschutzscheiben einzubauen. Wir haben dies immer wieder, vor allem in unseren Testberichten, anerkennend hervorgehoben und haben andererseits kritisiert, wo — allein um einer Einsparung willen — Sekurit-Windschutzscheiben verwendet werden. Doch der Erfolg unserer gutgemeinten Bemühungen ist bis heute gleich null! Es hat sich seit damals kaum etwas geändert. Nur bei BMW (außer der Isetta), beim Ford 12 M und 15 M, bei Mercedes-Benz (außer beim Typ 180), beim Porsche und — besonders bemerkenswert — beim Lloyd, beim Goggomobil und beim Messerschmitt-Kabinenroller finden sich Windschutzscheiben aus Verbundglas, während auf Kosten der Sicherheit Volkswagen, Opel, Borgward, DKW, Goliath, Mercedes 180, Fiat und BMW-Isetta immer noch



Bilder von Unfallwagen sind stets unerfreulich, oft jedoch recht lehrreich. Bei diesem hier beispielsweise ist das Lenkrad gleich an drei Stellen zerbrochen. Die Windschutzscheibe wurde vom Mitfahrer herausgedrückt, der mit der Stirn dagegengeschleudert worden war und dabei eine Gehirnerschütterung erlitt. Und was einem sonst kaum bewußt wird: Wenn man sich vorstellt, daß dieser Wagen verunglückte, dann läuft einem nachträglich noch beim Anblick der vielen Knöpfe und Vorsprünge ein kalter Schauer über den Rücken.

Foto: Dr. Rosterg

darauf verzichten. Die Verglasung der Windschutzscheibe kann man heute geradezu als Kriterium dafür betrachten, inwieweit es die einzelnen Automobilfabriken wirklich ehrlich mit der Sicherheit ihrer Fahrzeuge und damit ihrer Kunden meinen.

In Amerika werden ausschließlich Verbundglas-Windschutzscheiben eingebaut, denn das ist dort längst gesetzlich vorgeschrieben. Nur bei den in Europa montierten Amerikanern findet man es häufig leider nicht. Frankreich hingegen liefert in diesem Fall ein schlechtes Beispiel, denn dort, in der Heimat des Sekuritglases, wird nur solches verwendet.

Jede Windschutzscheibe, sowohl die aus Verbundglas als auch erst recht die aus Sekurit, gehört so in den Wagen eingesetzt, daß sie bei einem stärkeren Anprall von selbst nach vorn herausfällt. Allein damit könnten schon viele Schädelverletzungen vermieden werden. Bei dem neuen kleineren Skoda-Modell ging man sogar noch einen Schritt weiter. Bei ihm nämlich stimmen Windschutzscheibe und Heckfenster genau überein. Man kann, wenn die Frontscheibe in Brüche ging, das Heckfenster ohne viel Umstände herausnehmen, indem man einen in der Mitte des fensterumrahmenden Profilgummis liegenden Metallstreifen ablöst, und dieses dann als Windschutzscheibe vorn einsetzen.

Mit dem Kopf durch die Wand

Gelegentlich bekommt man Bilder zu sehen, auf denen Autos in den Versuchsabteilungen der Industrie mit Absicht oder in der rauhen Verkehrswirklichkeit völlig ohne Absicht die merkwürdigsten Purzelbäume geschlagen haben, ohne allzuviel von ihrer Facon zu verlieren. Das spricht für die Festigkeit und insoweit auch für die Sicherheit moderner Autokarosserien. Wenn in so einem purzelnden Auto jemand dringewesen ist, ohne sich arg wehzutun, dann hat er unheimlich Glück gehabt. Doch auf das Glück allein sollte man sich nie verlassen. Man sollte lieber von vornherein dafür sorgen, daß die Menschen im fahrenden Raum auch dann möglichst wenig Schaden leiden, wenn sie darin ganz unprogrammäßig herumgebeutelt werden — und kein Glück haben.

Die meisten Autounfälle sind mit einem Aufprall verbunden, wobei die Beteiligten in Richtung des Aufpralls geschleudert werden. Fast immer fliegen sie nach vorn, und zwar mit vehementer Gewalt. Dem Fahrer geht's dabei oft noch gut, er erkennt die Gefahr meist etwas früher, und seien es nur Bruchteile von Sekunden, die aber genügen, daß er sich mit den Händen gegen das Lenkrad und mit den Füßen gegen den Boden stemmt, solcherart einigermaßen seine Sitzposition behaltend. Schlimm wird's aber auch für ihn, wenn das Lenkrad zerbricht, denn die Lenksäule gibt niemals nach und fügt ihm unter Umständen schwere Brustverletzungen zu.

Nachdem es also entscheidend vom Verhalten des Lenkrads abhängen kann, wie ein Fahrer einen Unfall zu überstehen vermag, hätte man doch eigentlich längst erwarten dürfen, daß die einschlägige Industrie hieraus entsprechende Konsequenzen zieht. Leider hat sie es bisher nicht getan. Natürlich sind gewisse Erfahrungsnormen über die Bruchfestigkeit usw. berücksichtigt, gewiß sind die Autolenkräder immer eleganter und schöner geworden, echte Sicherheits-Lenkräder aber gibt es, wenigstens in Deutschland, bisher nicht. In Amerika hingegen haben verschiedene Modelle bereits serienmäßig schlüsselförmige Lenkräder mit sehr tiefliegender Nabe, auch im Prototyp des tschechischen Tatra wird ein solches verwendet. Eine noch weit radikalere, geradezu frappierend revolutionäre Lösung stellt das Einspeichen-Lenkrad des neuen Citroen DS 19 dar, bei dem einfach die Lenksäule nach einer leichten Abwinkelung als einzige Speiche des Lenkradkranzes weitergeht, der allein von dieser gehalten wird und, sofern der Oberkörper des Fahrers dagegengedrückt wird, sehr weit nachgeben bzw. ausweichen kann. Andererseits begibt man sich bei diesem Lenkrad der Aussicht, einen wesentlichen Teil des Aufpralls mit Händen und Armen auffangen zu können, da der Lenkkranz ohne Speichen viel eher nachgeben wird. Eine wahrscheinlich sogar noch bessere Möglichkeit, die Gefährdung des Fahrers zu vermindern, wären teleskopartig federnde Lenksäulen. Hingewiesen sei schließlich darauf, daß bei uns eine Zubehörfirma schon seit längerer Zeit runde Plexiglasscheiben liefert, die auf die Lenkradnabe montiert werden können und durch eine wesentliche Vergrößerung der Aufprallfläche die Folgen des Aufpralls abschwächen. Sicherlich hat jede dieser Möglichkeiten Vorzüge und Nachteile. Die verschiedenen Hinweise lassen aber erkennen, daß die derzeitige Normalausführung der Autolenkung noch viel Spielraum für Verbesserungen im Sinne erhöhter Sicherheit offenläßt.

Weit schlimmer als dem Fahrer ergeht es bei Unfällen im allgemeinen den Leuten, die neben ihm sitzen. Sie werden von der Situation fast immer überrascht, verstehen nur selten richtig zu reagieren und haben kaum eine Möglichkeit, sich festzuhalten. Wehrlos werden sie mit dem Kopf oder mit dem Gesicht gegen die Windschutzscheibe oder das Armaturenbrett geschleudert. Nicht selten kommt es auch vor, daß sie von ihrem Sitz hoch- und gegen die obere Einfassung der Windschutzscheibe geschnellt werden. Schlimme Verletzungen sind fast immer die Folge, und das brauchte wahrlich nicht in dem Maße zu sein. Insbesondere die Armaturenbretter, mindestens aber deren obere und untere Einfassung gehören, wie es Porsche neuerdings begonnen hat, dick mit Schaumgummi bewehrt, auf dem Armaturenbrett und darunter haben alle vorspringenden Knöpfe, Hebel, Beschläge, Aschenbecher, Blumenvasen usw. weitmöglichst zu verschwinden. Nicht minder wichtig ist es, auch den oberen Rand der Windschutzscheibe samt der darüberliegenden Dachpartie und ebenfalls auf beiden Seiten die Sonnenblenden weich zu polstern. Und da oben darf es erst recht keine vorspringenden Teile geben. Rückspiegel oder Schiebedachgriffe kann man ohne weiteres versenkt anordnen oder in eine Polsterung einlassen. Sichere Autos sehen innen sauber, aufgeräumt und glatt aus. Wo man sich irgendwie stoßen könnte, befindet sich ein Polsterschutz. Wie weit von diesem Ideal sind wir in unseren Maschinen-Autos noch entfernt!

Der Sitz neben dem Fahrer ist der gefährlichste. Wer hinten sitzt, wird zwar auch vorgeschleudert, fällt aber nur gegen eine Polsterlehne oder seinem verhältnismäßig weichen Vordermann in den Rücken. Für den kann dies unter Umständen die Unfallfolgen noch verschlimmern. Früher war es bei zweitürigen Wagen hinten gefährlicher, solange man den Klapplehnen der Vordersitze schön lackierte oder verchromte Stahlrohrbügel gab, um sie zum Vorklappen besser anfassen zu können. Und an diesen schönen Bügeln haben sich früher die Leute ihre Zähne eingeschlagen. Passieren kann einem das heute immer noch, denn merkwürdigerweise hat noch kein Autokonstrukteur daran gedacht, daß man nicht nur den Stangengriff weglassen, sondern auch die rückwärtige Oberkante der Vorderlehne weich polstern könnte. Jedenfalls setzt jemand, der seinen Beifahrer resp. seine Beifahrerin lieb hat, diese auf den Rücksitz. Die wollen bloß meistens nicht. Aber Kinder verfrachte man unbedingt nach hinten, denn die fliegen vorn, wenn es bummst, noch viel hilfloser durch die Gegend als ein erwachsener Mensch. Hinten tun sie's auch, aber da kann ihnen nicht so viel geschehen. Babies und Kleinkinder vollends sind am allersichersten in speziellen Auto-Kindersitzen (z. B. Hauenstein, Ultra) aufgehoben.

Es steht heute fest und eingehende Versuche haben es bewiesen, daß die Insassen eines Autos, vor allem aber die neben dem Fahrer sitzenden Personen, ganz beträchtlich weniger gefährdet sind, wenn sie mittels Anschnallgurten auf ihrem Sitz festgehalten werden. Die beste Art und Ausführung dieser Gurte wird man noch herausfinden müssen, auf jeden Fall aber ist heute schon irgendein Gurt besser als gar keiner. Noch besteht weithin eine Abneigung dagegen, sich auf seinem Sitz festbinden zu lassen, doch wird da schon mit der Zeit die bessere Einsicht siegen. Vorderhand wäre schon viel gewonnen, wenn die Automobilindustrie Anschnallgurte wenigstens als Sonderzubehör anbieten würde.

Das hat freilich erst dann wirklich Sinn, wenn die Sitze für die Anbringung von Gurten zweckentsprechend eingerichtet werden, sofern es nicht überhaupt besser ist, die Gurte unmittelbar am Rahmen oder an festen Karosserieteilen zu befestigen. Damit hängt ein weiteres Problem eng zusammen.

Die erwähnten Versuche zeigten nämlich auch, daß es notwendig ist, insbesondere die Vordersitze, wiewohl sie verstellbar bleiben müssen, so fest mit dem Fahrzeugboden zu verankern, daß sie bei einem Aufprall nicht ohne weiteres aus ihrer Halterung herausgerissen werden. Bei zweitürigen Wagen muß zudem die vorklappbare Lehne in der Fahrtstellung so fixiert sein, daß sie bei einem Aufprall des Wagens nicht vorfällt bzw. jedem Zug oder Druck nachgibt, auch wenn man dann vielleicht in Kauf zu nehmen hat, daß man zum Einsteigen nach hinten die Lehne erst durch leichtes Anheben oder einen sonstigen Kunstgriff vorklappen kann. Schon gar nicht aber darf die Lehne des unbesetzten Beifahrersitzes, so wie es beim Volkswagen der Fall ist, bereits dann nach vorne fallen, wenn man lediglich mal etwas schärfer bremst.

Auch für alle diese Dinge gibt es natürlich mehr als nur ein alleinseligmachendes Rezept. So darf beispielsweise an den Roll-Kippitz von Kolbe (siehe Heft 5/1955, Seite 32) erinnert werden, bei dem im Falle eines Stoßes der ganze Sitz in einer Führung zurückkippt.

Und die Türen?

Für ein wirklich sicheres Auto ist es keineswegs gleichgültig, wie die Türen beschaffen sind. An deren Innenseiten befinden sich ja ebenfalls die verschiedensten Griffe und Beschläge. Auch diese brauchen mindestens dann einen Polsterschutz, wenn sie sich, wie so oft, in unmittelbarer Nähe des Knies befinden. Ansonsten aber kommt es hauptsächlich darauf an, die notwendigen Griffe so auszuführen, daß man sich möglichst nicht daran stoßen oder hängenbleiben kann. Vorbildlich sind beispielsweise die federgespannten, bei Nichtgebrauch gestreckten Fensterkurbeln des Standard-Vanguard. Ebenfalls aus Sicherheitsgründen müßte es heute selbstverständlich sein, daß die inneren Türgriffe nach oben statt nach unten gedrückt werden, um die Tür zu öffnen. Im Taunus 15 M — und das gefällt uns sehr — wurde der Türöffner kurzerhand in die Armlehne verlegt.

Gelegentlich hat man schon gehört, daß es für Autofahrer die Rettung war, wenn sie aus dem Wagen geschleudert wurden, nachdem die Türen aufgesprungen sind. Im allgemeinen aber ist man bei irgendwelchen Unfällen im Innern des doch recht stabilen Blechgehäuses noch am besten aufgehoben. Deshalb haben sich solche Sicherheitsschlösser als zweckmäßig erwiesen, die selbst bei starken Verwindungen der Karosserie die Türen nicht von selbst aufspringen lassen. Dagegen käme deren absolut feste Verriegelung, wie man sie bei Flugzeugtüren kennt, nicht in Betracht. Sie wäre für den täglichen Gebrauch zu unpraktisch und würde in bestimmten Gefahrenlagen eine Rettung der Insassen verhindern, so etwa, wenn der Wagen in Brand oder unter Wasser gerät.

Immer wieder kommt es vor, daß eine Türe nicht richtig zugemacht wurde und dann während der Fahrt aufgeht. Aus diesem, aber auch aus verschiedenen anderen Gründen ist man auf der ganzen Welt dazu übergegangen, die Türen vorn anzuschlagen, damit sie nicht mehr gegen die Fahrtrichtung öffnen und eventuell vom Fahrtwind heftig aufgerissen werden können. Nur in wenigen Fällen gibt es noch diese alten „verkehrten" Türen, so beispielsweise beim DKW, Fiat 600, Fiat 1100, Renault 4 CV, Lloyd und Goggomobil.

Zu den untrüglichen Kennzeichen eines auf Sicherheit gebauten Automobils gehört es auch, daß man es auf beiden Seiten auf- und zusperren kann. Das ist nicht nur oft sehr praktisch, sondern auch deshalb sicherer, weil es bei dem starken Verkehr auf unseren notorisch engen Straßen geradezu mit Lebensgefahr verbunden sein kann, auf der Fahrbahnseite ein- und auszusteigen.

Hoffnung für 1957

Überlegt man sich, wie zahlreich die Möglichkeiten sind, die es gibt, um das Autofahren sicherer zu machen, und wie wenige davon in unseren angeblich so „modernen" Wagen zu finden sind, dann mag dies ebenso überraschen wie enttäuschen. Wer wollte einem dann die Schlußfolgerung verübeln, daß die heutigen Wagenmodelle keineswegs so modern gebaut sind, wie es deren Form, deren PS-Leistung und — deren Prospekte glauben machen wollen.

Man wird einräumen müssen, daß bisher weder die Kunden noch die Kritiker nach höchstmöglicher Sicherheit der Autos verlangten. Unversehens aber ist die Forderung danach die wichtigste Aufgabe geworden, die den Autokonstrukteuren für die nächste Zeit aufgegeben ist.

Das Publikum wird sich noch einige Zeit mit den vorhandenen Automodellen abfinden müssen. Aber spätestens von jenen, die man für 1957 zu bauen gedenkt, darf man wohl erwarten, daß sie im Hinblick auf größere Sicherheit entscheidende Verbesserungen aufweisen. Es wird nicht möglich und auch nicht notwendig sein, die heutigen Typen schon morgen durch neue zu ersetzen. Wahrscheinlich würden die Konstrukteure der deutschen Automobilindustrie auch vor unlösbare Probleme gestellt, sollten sie auf Anhieb Fahrzeuge bauen, deren Fahrwerksqualitäten durchweg denen der französischen Wagen ebenbürtig sind. Das setzt schon eine längere Entwicklungsarbeit voraus. Andererseits müssen auch die Erkenntnisse erst langsam heranreifen, mit welchen Mitteln die innere Sicherheit eines Wagens am besten gewährleistet werden kann. Indes ist das die leichtere Aufgabe, mit deren Verwirklichung sofort wenigstens begonnen werden kann.

Die einzelnen Industriefirmen werden damit rechnen müssen, daß man künftig ihre neuen oder verbesserten Modelle nicht nach dem Aussehen eines geänderten Kühlergrills oder nach dem wiederum erzielten Gewinn einiger Pferdekräfte beurteilt, sondern danach, ob sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten ein „sicheres" Auto herausgebracht haben. Und ein Auto, das nicht auf Sicherheit gebaut ist, wird als unmodern zu bezeichnen sein.

Wir sind uns bewußt, daß wir hier eine sehr harte Sprache reden. Nur so aber kann man heute damit rechnen, Gehör zu finden. Mit unserer Meinung stehen wir glücklicherweise nicht allein, denn noch vor gar nicht langer Zeit kritisierte beispielsweise die international sehr angesehene, im allgemeinen aber äußerst zurückhaltende schweizerische „Automobil-Revue", „daß die Automobilindustrie bisher nicht imstande war, aus eigenem Antrieb auch für die Insassen sicherere Wagen zu bauen".

Nun, welche Wege und Möglichkeiten hierzu vorhanden sind, versuchten wir aufzuzeigen, ohne sehr auf Einzelheiten einzugehen oder Anspruch auf Vollzähligkeit erheben zu wollen. Vorerst handelt es sich ja nur darum, der Bereitschaft der Fabriken und Ingenieure etwas nachzuhelfen. Selbstverständlich werden sich, wie immer in der Technik, aus vorhandenen und aus gelösten Problemen neue ergeben. Andere wird man ohnehin zurückstellen, bis die vordringlichsten gelöst sind. Zu diesen späteren Aufgaben dürfte es beispielsweise gehören, daß man darüber nachdenkt, wie die Kraftstoffanlage, insbesondere Tanks und Vergaser, brandsicher gemacht werden können, denn manche Unfälle oder Stürze würden glimpflicher verlaufen, wenn keine Brände oder Explosionen hinzukämen.

Rom ist nicht an einem Tag erbaut worden. Und auf das wirklich sichere Auto werden wir noch sehr viele Jahre warten müssen. Aber es ist schon unendlich viel gewonnen, wenn die Industrie beginnt, bewußt und nachdrücklich auf dieses Ziel hinzuarbeiten. *Werner Oswald*



Foto: dpa

Die russischen Eichhörnchen

Während sowjetrussische Personenwagen bis vor gar nicht langer Zeit und teilweise heute noch lediglich Kopien amerikanischer oder westeuropäischer Automodelle waren, macht sich bei neueren Entwicklungen das Bestreben deutlich bemerkbar, eigene und vor allem neue Ideen zu realisieren. Der erste russische Wagen, den man als wirklich selbständige Konstruktion betrachten konnte, war der nach dem Kriege in großer Stückzahl gebaute „Pobjeda", an dessen Stelle neuerdings der verbesserte „Wolga" getreten ist. Er besitzt einen robusten Zweiliter-Vierzylindermotor von 70 PS Leistung. Indes handelte es sich dabei um ein Fahrzeug, das zwar nicht in Anlehnung an ein vorhandenes westliches Modell entstand, in seinem gesamten Aufbau aber doch den herkömmlichen Prinzipien entsprach.

Vom „Bjalka", der neuesten Entwicklung der sowjetrussischen Automobilindustrie, kann man dies gewiß nicht behaupten, denn dieser Wagen fällt allein schon seines Aussehens wegen völlig aus dem gewohnten Rahmen. Es sind, wie ausdrücklich betont wird, Versuchsfahrzeuge, über deren eventuelle spätere Produktion noch nicht entschieden wurde. Naturgemäß würde es ohnehin noch Jahre in Anspruch nehmen, bis die Voraussetzungen hierfür geschaffen werden könnten.

Nichtsdestoweniger ist es interessant, wie sich die Russen einen Kleinwagen der Zukunft vorstellen. Um einen solchen handelt es sich nämlich beim „Bjalka" (das heißt Eichhörnchen), denn er besitzt einen luftgekühlten 750 ccm-Motor von 22 PS Leistung. Es gibt ihn vorderhand, wie das Bild zeigt, in zwei verschiedenen Ausführungen, nämlich als viersitzige Limousine und als jeepähnlichen offenen Wagen. Der letztere Prototyp ist für die Verwendung auf dem Lande, sicherlich aber auch für militärische Zwecke gedacht, worauf allein schon die Tatsache hinweist, daß er schwimmfähig sein soll. Die Limousine mit Vordereinstieg liegt formal ungefähr auf der gleichen Linie wie der Fiat 600 Multipla, beide wiederum kann man irgendwie sogar als vergrößerte Isettas betrachten. *H. A.*

Fotos: Zora

Tatra 603 im Versuch

Von Tatra hört und sieht man bei uns nicht mehr viel, der Name hat aber immer noch einen guten Klang. Die Erinnerung daran bleibt schon leshalb wach, weil die früheren Konstruktionen Ledwinkas stets sehr igenwillig waren. Das galt in späterer Zeit insbesondere für die schweren Achtzylinder-Heckmotorwagen, die sonst nirgends ihresgleichen hatten.

Die nach dem Kriege verstaatlichten Tatra-Werke bauten noch eine Zeitlang den Typ 87 mit Dreiliter-V8-Motor im Heck und bis vor kurzem vor allem den Tatraplan mit Zweiliter-Vierzylindermotor im Heck. Derzeit ruht die Personenwagenproduktion von Tatra, allerdings nur vorübergehend, denn die Entwicklung eines neuen Tatra-Achtzylinders, über lessen Prototyp wir hier einige Informationen geben können, ist bereits weit fortgeschritten. Er wird allerdings kaum vor dem Jahre 1958 in die Serie gehen.

Dieser neue Typ 603 ist eine Weiterentwicklung der beiden zuletzt gebauten Modelle, der Größe nach liegt er genau zwischen diesen. Er wird nämlich einen luftgekühlten V8-Motor von 2450 ccm Inhalt besitzen, der mit 75 mm Bohrung und 72 mm Hub nahezu quadratisch ausgelegt ist und 100 PS bei 4800 U/min leistet. Dieser Motor wurde übrigens, mit verschiedenen Änderungen natürlich und erhöhter Drehzahl laufend, schon seit Jahren in einem Tatra-Rennwagen mit zufriedenstellenden Ergebnissen verwendet. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Viergang-Synchrongetriebe mit Lenkradschaltung.

Auch in der Formgebung der Karosserie hielt man sich konsequenterweise an die berühmten Vorgänger, wobei man freilich nicht versäumte, notwendige Modernisierungen vorzunehmen. Sie ist um 150 mm breiter als die des Tatraplans, andererseits aber auch länger, so daß tatsächlich für 6 Personen reichlich Platz vorhanden sein dürfte. Insbesondere wurde dafür gesorgt, daß auch nach rückwärts gute Sicht gewährleistet ist, was bei Heckmotorwagen ja stets etwas schwierig ist. Beim Tatra war hierfür eine Voraussetzung, daß man den Kühllufteintritt von der rückwärtigen Dachpartie in die hinteren Seitenteile verlegte, was unserer Ansicht nach auch formal recht elegant gelöst wurde. Alle vier Türen sind nunmehr richtigerweise vorn angeschlagen, während bisher die Vordertüren an der Mittelsäule aufgehängt waren. Die Kotflügel sind nach rückwärts herausgezogen, was nicht nur der modernen Linienführung zugute kommen, sondern auch eine stabilisierende Wirkung haben soll. Frühere Tatra-Modelle besaßen zu diesem Zweck bekanntlich eine Heckflosse. In der üblichen Weise sind Schlußbeleuchtung, Bremslichter und Blinker zusammengefaßt, wobei letztere an die Stelle der bisherigen Winker treten. Die vorderen Blinker können auch von der Seite her erkannt werden. Vorn hat der Tatra 603 wiederum drei Scheinwerfer, womit das Werk zu einem Merkmal zurückkehrt, das für den früheren „Achter" so sehr charakteristisch war. Die drei Scheinwerfer sind allerdings näher zusammengerückt und befinden sich unter einer gemeinsamen, durchsichtigen Schutzwand.



Schon bei den kleinen, erst recht aber bei größeren Heckmotorwagen muß die Gewichtsverteilung sehr sorgfältig studiert werden. Sie scheint beim neuen Tatra günstig gelöst zu sein, denn nach den Angaben des Werkes entfällt bei vollbelastetem Wagen 53,5% des Gesamtgewichtes auf die Hinterachse und 46,5% auf die Vorderachse. Nun wiegt der Motor mit 160 kg verhältnismäßig wenig. Reserverad, Kraftstofftank und Batterie wurden im Vorderteil des Wagens untergebracht, wo jetzt angeblich ein enorm großer Gepäckraum zur Verfügung stehen soll. Offenbar hat man dadurch viel Platz gewonnen, daß für die Einzelaufhängung der Vorderräder statt der Doppel-Querfeder beim Tatraplan nunmehr Schraubenfedern verwendet werden. Hiermit ergab sich als weitere Annehmlichkeit, daß der Karosseriebauch von ganz vorn bis zur Hinterachse völlig glatt und ohne Ausschnitte durchläuft. Hinten wurde die gerade für Tatra von jeher traditionelle Pendel-Schwingachse beibehalten.

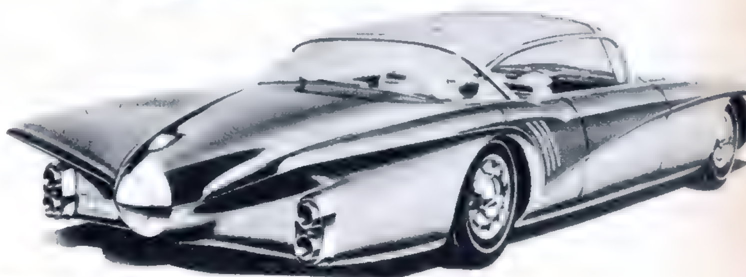
Dem neuen Wagen werden vorzügliche Fahreigenschaften nachgerühmt. Seine Spitzengeschwindigkeit soll 170 km/st betragen, was schon angesichts der zweifellos strömungsgünstigen Form durchaus nicht unwahrscheinlich zu sein braucht. Zwei Einzelheiten des Prototyps erregen unser besonderes Interesse: Bei seinem Zweispeichen-Lenkrad ist die Nabe tiefgelegt, um bei Unfällen den Fahrer weniger zu gefährden. Außerdem besitzt die hydraulische Bremse zwei Flüssigkeitskreise, um auch bei Undichtwerden eines Bremsschlauches die Funktion der Bremsen sicherzustellen. In Verbindung mit verschiedenen anderen Punkten, auf die wir bereits hinwiesen, zeigt das, daß man auch im tschechischen Automobilbau erkannt hat, worauf es zunächst am meisten ankommt, darauf nämlich, möglichst sichere Autos zu bauen. *Heinrich Augsburger*

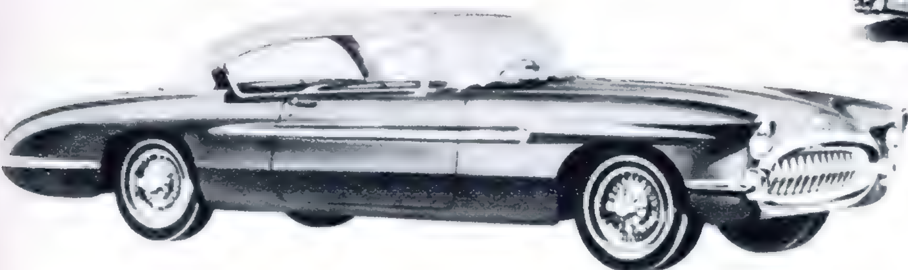
MOTO RAMA



Buick Centurion

Aus einer kompletten Glaskuppel, wie bei einem Messerschmitt-Kabinenroller etwa, besteht das Oberteil der jüngsten Errungenschaft von Buick. Ansonsten besteht auch hier die Karosserie (rot und silber) aus Fiberglas-Kunststoff. Auf 10:1 ist der hier verwendete 325 HP-V 8-Motor verdichtet, automatische Kraftübertragung ist selbstverständlich. Im Heck ist eine richtige Fernsehkamera eingebaut, die auf einen Bildschirm am Armaturenbrett wirkt. Es ist damit möglich, den Rückspiegel „einzusparen". Das Lenkrad befindet sich in der Mitte des Armaturenbretts. Die Radspeichen sind als Ventilationsflügel zur Bremskühlung ausgebildet.



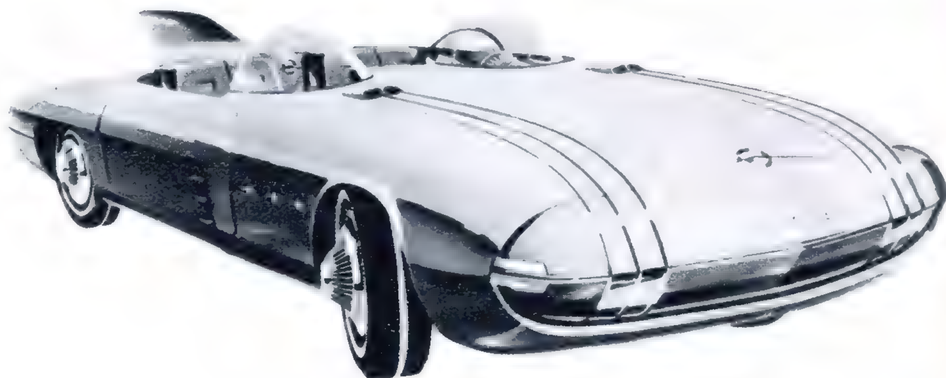


Chevrolet Impala

Er ist ungefähr gleich lang und gleich breit wie der normale Chevrolet, aber nur 1360 mm hoch – als fünfsitziger Sport-Sedan mit zwei Türen. Mit seinem 225 HP „Super Turbo-Fire" V 8 - Motor und der Powerglide-Kraftübertragung ist er geradezu konventionell. Die blaue Karosserie mit weißem Dach besteht aus Fiberglas - Kunststoff. Die Panorama - Windschutzscheibe wurde weit in das Dach hineingezogen.

Pontiac Club de Mer

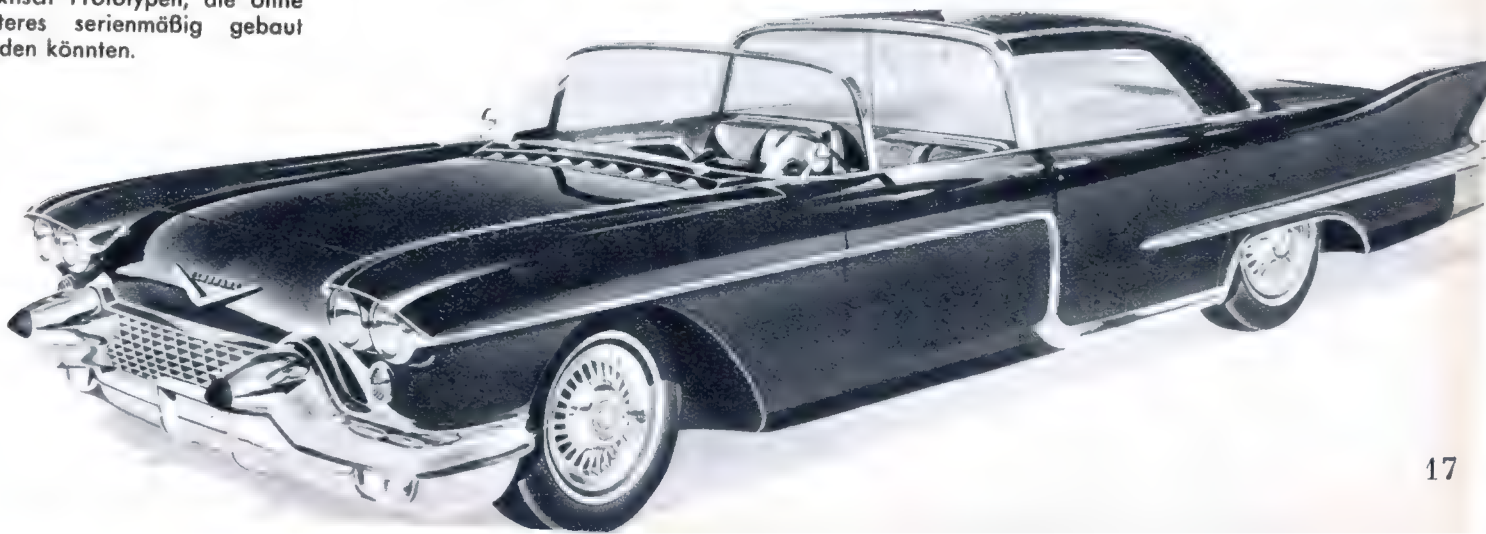
Eher einem europäischen Rennsportwagen gleicht dieses recht merkwürdige Gefährt, das einschließlich der beiden Kugelschalen-Windschutzscheiben nur 980 mm hoch ist. Seine Karosserie besteht aus Leichtmetall. 300 HP leistet der „Strato-Sreak" V 8-Motor, das Synchron-Schaltgetriebe liegt im Heck des Wagens.



Das Motorama ist eine seit einigen Jahren wiederkehrende Autoausstellung, die vom General Motors-Konzern jeden Januar im New Yorker Waldorf-Astoria-Hotel und anschließend in mehreren großen Städten Amerikas gezeigt wird. Bei dieser Gelegenheit führt der Konzern sein gesamtes Modellprogramm vor und zeigt außerdem seine neuesten „Traumwagen". Während diese noch vor wenigen Jahren als ziemlich phantastische Gebilde angesehen wurden, sind es heute praktisch Prototypen, die ohne weiteres serienmäßig gebaut werden könnten.

Cadillac Eldorado Brougham Town Car

Die in Amerika doch recht zahlreichen Freunde des „klassischen" Autostils sollen wohl mit diesem mehr als skurilen Automobil angesprochen werden. Es stellt gewissermaßen eine ultramoderne Version des selbst im konservativen England nicht mehr üblichen, nur mit Herrschaftschauffeur zu fahrenden Stadt-Coupés dar. In hellem Beige ist das geschlossene Fond innen gehalten, während das Fahrerabteil mit schwarzem Leder ausgeschlagen wurde. Die PS-Leistung des Motors dieses vornehmen Wagens wird nicht angegeben, denn beim Rolls-Royce und beim Continental wird's ja auch nicht getan.





Unser Test:

GOGGOMOBIL T 300

ES ist nicht leicht, heute schon ein fundiertes Urteil über die Entwicklung der Mobile zu gewinnen. Gewiß ist die Freude weiter Interessentenkreise zu verstehen, daß nun endlich der Traum von Jahrzehnten in Erfüllung gegangen ist, eine Kategorie von Kleinfahrzeugen zwischen die Einspurfahrzeuge und die Autos einzuschieben. Aber vestigia terrent — die Spuren gescheiterter Vorgänger schrecken ab. Einer ausgesprochenen Fahrmaschine, bei der alle Register von aerodynamischen Erkenntnissen bis zur weitgehenden Verwendung von am Zweirad entwickelten Baugruppen gezogen sind, mag man noch den Rang einer ingeniösen Lösung einräumen, weil sie Leistung und Wirtschaftlichkeit des Einspurfahrzeugs übertrifft. Einem Fahrzeug jedoch, das ganz offensichtlich vom Auto ausgeht und lediglich durch Verkleinerung und Vereinfachung einen niedrigen Preis ermöglicht, muß man mit Mißtrauen gegenübertreten. Zu oft sind solche Versuche gescheitert oder nur als Ansatzpunkt bald einsetzender Weiterentwicklung zum Automobil hin in die Geschichte des Kraftfahrzeugs eingegangen. Man würde seiner Aufgabe als sachlicher Beurteiler nicht gerecht, wollte man die Tatsache ignorieren, daß in erster Linie steuerliche oder andere gesetzliche, also nichttechnische Gegebenheiten zur Entwicklung solcher Kleinautos geführt haben. Man denke nur an die Versuche, Anfangs der 30er Jahre die Führerscheinfreiheit bis 200 ccm für Kleinfahrzeuge auszunutzen. Steuerfreiheit und niedriger Preis der kleineren Personenwagen machten diesen Kompromißlösungen bald ein Ende, und auch heute kann man mit wenig Mühe vorrechnen, daß eine geringe Verlagerung des Betriebskostenaufwandes von den festen auf die fahrtstreckenabhängigen Kosten zumindest die Gebrauchtwagen für so erweiterte Fahrerkreise zugänglich gemacht hätte, daß für Mobile wenig Raum bliebe.

Andererseits muß man sich vor Vorurteilen hüten. Für gegenwärtige Kleinfahrzeugentwicklungen stehen konstruktive Mittel zur Verfügung, an die man zur Zeit der letzten Versuche der Vorkriegszeit und der Notlösungen der Nachkriegszeit noch nicht denken konnte. Die Motorradmotoren sind zu fast doppelter Leistung weiterentwickelt worden, im Bau leichter und doch fester Karosserien ist man wesentlich weitergekommen, ebenso hinsichtlich vieler Einzelheiten im Fahrwerksbau und in der Ausrüstung. Allein die kleinen Räder geben dem Konstrukteur Möglichkeiten der Raumausnutzung, an die früher nicht gedacht werden konnte. Dennoch hätten sich angesichts der zu erwartenden Fahrleistungen von Kleinfahrzeugen unüberwindbare Bedenken hinsichtlich der Fahrleistung ergeben können: Es muß als paradox erscheinen, wenn man heute einerseits die Motorleistung der Autos stetig erhöht, andererseits aber Kleinfahrzeuge mit ausgesprochen geringer Leistung auf unsere ohnehin oft verstopfte Straßen läßt.

Nun kann man aber die Fließgeschwindigkeit des modernen Verkehrs nicht nach reinen PS und möglichen Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsziffern bestimmen, sondern die Praxis spricht das letzte Wort. Und da zeigt sich allerdings, daß die Leistung eines Kleinfahrzeugs bei einigermaßen verständnisvoller Bedienung durchaus reichen müßte, um zumindest gut mitzuhalten und dank der Wendigkeit und der geringen Größe der Fahrzeuge im Stadt- und Vorortverkehr den Autos sogar überlegen zu sein — und ebenso den Einspurfahrzeugen, die bei schlechtem Wetter doch sehr gehemmt sind.

Betrachtet man ein Fahrzeug wie das Goggomobil näher, so muß man also die verschiedensten Gesichtspunkte im Auge behalten und sich im übrigen auch davor hüten, etwa billig den Ruf eines Propheten einzuhandeln, indem man heute schon Entwicklungen fordert, die möglicherweise Sache der nächsten Jahre sein werden. Hier einiges vorauszusehen, ist keine Kunst; die akute Frage ist aber, ob das Kleinfahrzeug *gegenwärtig* dem dringenden Bedürfnis weiter Kreise nach einem auch in den Betriebskosten erschwinglichen Beförderungsmittel entspricht. Den Interessenten ist nicht geholfen, wenn man ihnen empfiehlt, noch etliche Jahre zu warten. Und der Standpunkt des Autofahrers, sein Anspruch an Fahrkomfort, Innenraum und Leistung, ist auch nicht alleingültig. Man muß schon die Brauchbarkeit und die Grenzen des Einspurfahrzeugs und des Seitenwagengespannes am eigenen Leibe gespürt haben, um zum Kleinfahrzeug das rechte Verhältnis zu gewinnen und um Vor- und Nachteile gegeneinander abwägen zu können.

*

Betrachtet man nun das Goggomobil, so ist die Einordnung als Mobil in gewissem Sinne irreführend. Zweifellos handelt es sich um ein Kleinauto, bei dem lediglich der Motor dem Motorrad sehr nahesteht.

Die Basis des Fahrzeugs bildet der starke, profilierte Blechboden, der es erlaubt, in die mittragende Karosserie große Fensterflächen und (gegen 55.— DM Aufpreis) Schiebedach einzufügen, ohne daß die Festigkeit beeinträchtigt wird. Die Räder sind an pendelnden Halbachsen aufgehängt (daher die „O-Beine"), Federung durch Schraubenfedern, in denen hydraulische Stoßdämpfer angeordnet sind, den bei Motorrädern entwickelten Federbeinen entsprechend. Der im Heck liegende Motor stammt vom Konstrukteur eines für seine hohe Leistung und sein Temperament bekannten Motorradmotors und entspricht diesem in der Anlage: Zweizylinder-Zweitakter mit Flachkolben, Gebläsekühlung, vier Gänge, beide Hinterräder angetrieben, Differential. Alles in allem ist der Aufbau des Goggomobils durchaus vertrauenerweckend, frühere Kleinwagenkonstruktionen mit Holzkarosserie, nur einem angetriebenen Hinterrad



und recht lahmen Motoren können damit nicht mehr verglichen werden. Das Gewicht (fahrfertig, von uns nachgewogen) von 390 kg ergibt bei den 14,8 PS des 300 ccm-Motors 26,6 kg/PS — das sind beim zulässigen Gesamtgewicht von 650 kg 44,5 kg/PS, also relativ nicht ungünstige Werte. Daß ein verhältnismäßig kleinvolumiger Motor mit hoher Literleistung (etwa 50 PS/Liter) mit seiner steilen Leistungskurve von eifrigem Schalten abhängig ist, darf ihm nicht als grundsätzlicher Nachteil aufgerechnet werden. Die Fahrleistung des Goggomobils ist jedenfalls ganz erstaunlich hoch, die Beschleunigung bis in die Fließgeschwindigkeiten des Stadtverkehrs hinein steht dem ausgewachsenen Auto nicht nach und übertrifft sie in der Praxis sogar, wenn ein guter Fahrer am Steuer sitzt.

*

Von außen ist das Goggomobil geradezu lächerlich winzig, und auch sein größter Verehrer kann sich eines Grinsens nicht erwehren, wenn sich ein Zweimetermann heraus- oder hineinfädelt. Dieser Eindruck täuscht aber! Die Türen sind verhältnismäßig groß, der Sitz- und Beinraum übertrifft alle Erwartungen, die Sicht ist ausgezeichnet. Die nach Automobilnorm angelegten Bedienungsorgane sind auf eine durchaus bequeme Sitzposition abgestimmt, der Fahrersitz ist weitgehend verstellbar (leider muß man zum Verstellen den Schraubenschlüssel zur Hand nehmen). Natürlich sind die Sitze härter als beim Auto und außerordentlich niedrig, aber sonst wird sich auch der verwöhnte Autofahrer durchaus nicht übel untergebracht fühlen. Der Eindruck äußerlicher Winzigkeit entsteht ohne Zweifel wesentlich dadurch, daß der Motor sehr wenig Raum beansprucht und daß der Vorbau lediglich das Reserverad enthält, wodurch in den Gesamtproportionen die Maßverhältnisse des Autos gewahrt sind.

Das Goggomobil ist ein Zweisitzer. Man war aber so vernünftig, die Viersitzer- Grundanlage zu wählen, bewußt also auf die Attraktivität des Zweisitzer-Coupés zu verzichten und dafür hinter den Vordersitzen Raum für eine zweite, schmale Sitzbank oder (nicht und) für reichliches Gepäck zu schaffen. Für kürzere Strecken können sich da hinten durchaus auch zwei Erwachsene niederlassen, womit allerdings das zulässige Gesamtgewicht ausgenutzt ist. Zwei Kinder sitzen jedenfalls recht bequem auch auf Fernfahrten, für das größere Gepäck muß man dann allerdings einen Außengepäckträger anbringen, am besten auf dem Dach.

Die Ausstattung des Goggomobils ist einfach, der Gesamteindruck für den Autofahrer eher primitiv als gediegen, wie überhaupt kritische Stimmen den „Blecheindruck" des gesamten Fahrzeugs beanstanden. Das ist aber ein ungerechtes Urteil — gewiß klappen die Türen mit blechernem Klang zu, und die etwas eckige Karosserie erinnert an ein Spielauto, aber die ganze Machart ist technisch durchaus korrekt, ja, man empfindet die Einfachheit nach kurzem Eingewöhnen sogar als erholsam gegenüber der prunkenden Perfektion vieler moderner Personenwagen. Da die Karosserieteile nicht verschraubt, sondern verschweißt sind, wirkt die Karosserie wie ein einteiliger geschlossener Bauteil und könnte Befürchtungen hinsichtlich Ausbessern oder Auswechseln hervorrufen. Der Arbeitsaufwand ist jedoch, wie ich in Werkstätten beobachtete, durchaus erträglich.

Daß sich die Lehne des linken Sitzes nicht klappen läßt (der rechte kann ganz nach vorn gelegt werden), daß die Bedienungshebel für Blinker, Parkleuchte (!), und Abblenden einfache Kippschalter sind, daß Tachometer und Fernlichtanzeige nicht gut im Blickfeld liegen — all dies sind Dinge, die der Interessentenkreis eines solchen Fahrzeugs angesichts der Erschwinglichkeit konzedieren muß, ebenso wie die schon bei Rollern unpraktische Betätigung des Reservehahnes mit dem Einsteckschlüssel für Zündung und Licht. Auf baldige Abhilfe hofft man allerdings für die nachts sehr störende überhelle Blinkeranzeigelampe, zumal die Blinker recht lästig von hinten gegen die Windschutzscheibe leuchten. Die einfachen Schiebefenster erwecken kaum

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

GOGGOMOBIL T 300



MOTOR

Goggo-Zweizylinder-Zweitakter im Heck, Flachkolben (Umkehrspülung), Bohrung × Hub 58×56 mm, Hubraum 293 ccm, Verdichtung 1:6, Leistung 14,8 PS bei 4800 U/min, max. Drehmoment 2,35 mkg bei 4100 U/min, Gebläsekühlung, Bing-Startvergaser, Mischungsschmierung 1:25, Tankinhalt 25 Liter (einschl. 3,5 Liter Reserve), Noris-Anlaß-Licht-Zündanlage 12 Volt 130 Watt, Batterie 12 Volt 18 Amp.st., Kolbengeschwindigkeit bei Höchstdrehzahl (6000 U/min) 11,2 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Zweischeibenkupplung im Ölbad, Viergang-getriebe mit Kulissenschaltung, Untersetzungen: Motor/Getriebe 2,4:1, I. 2,5, II. 1,333, III. 0,87, IV. 0,615, Rückwärts 2,188, Antrieb 3,498, Ölinhalt Getriebe mit Kegelradausgleichsgetriebe 2 Liter.

FAHRWERK

Plattformboden aus profiliertem Stahlblech, Karosserie mittragend, vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Schraubenfedern und darin angeordneten Teleskopstoßdämpfern, hinten Pendel-Schwingachse mit Längs-Schwinghebeln, Schraubenfedern und darin angeordneten Teleskopstoßdämpfern, Zahnstangen-Einzelradlenkung, hydraulische Ate-Bremse, Seilzug-Handbremse auf Hinterräder, Bremsfläche 405 cm², Reifen 4,40–10 (1,1/1,6 atü).

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 1800 mm, Spur 1090/1090 mm, Bodenfreiheit 170 mm, Außenmaße 2900×1280×1310 mm, Wendekreis 7,5 m, Wagengewicht vollgetankt 390 kg, zul. Gesamtgewicht 650 kg.

Geschwindigkeit

I. Gang	0 bis 20 km/st
II. Gang	10 bis 40 km/st
III. Gang	20 bis 65 km/st
IV. Gang	ab 35 km/st
Höchstgeschwindigkeit	86 km/st

Steigfähigkeit

I. 34%, II. 20%, III. 12%, IV. 7%, RW 28% (errechnete Werte)

Beschleunigung

0 bis 40 km/st	7,5 sec
0 bis 60 km/st	15,5 sec
0 bis 80 km/st	35,0 sec

Leistungsgewicht

fahrfertig	26,3 kg/PS
voll belastet	44,0 kg/PS

Verbrauch

Normverbrauch	4,2 Liter/100 km
Testverbrauch	7,3 Liter/100 km
Normaler Durchschnittsverbrauch	6 bis 6,5 Liter/100 km

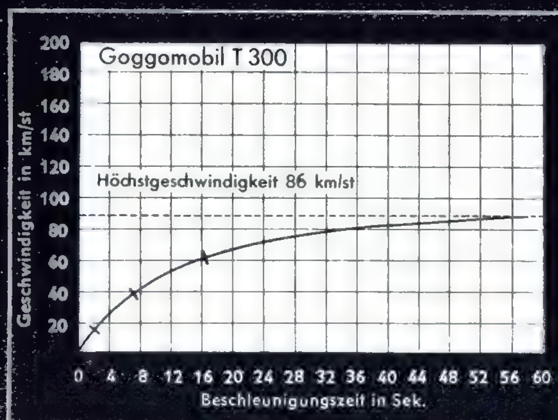
Wartung

(Empfehlung lt. Betriebsanleitung)

Schmierdienst ... alle 2000 km

PREIS

Limousine zweitürig	DM 3050.—
Mehrpreis für Schiebedach	DM 55.—



Steuer und Versicherung

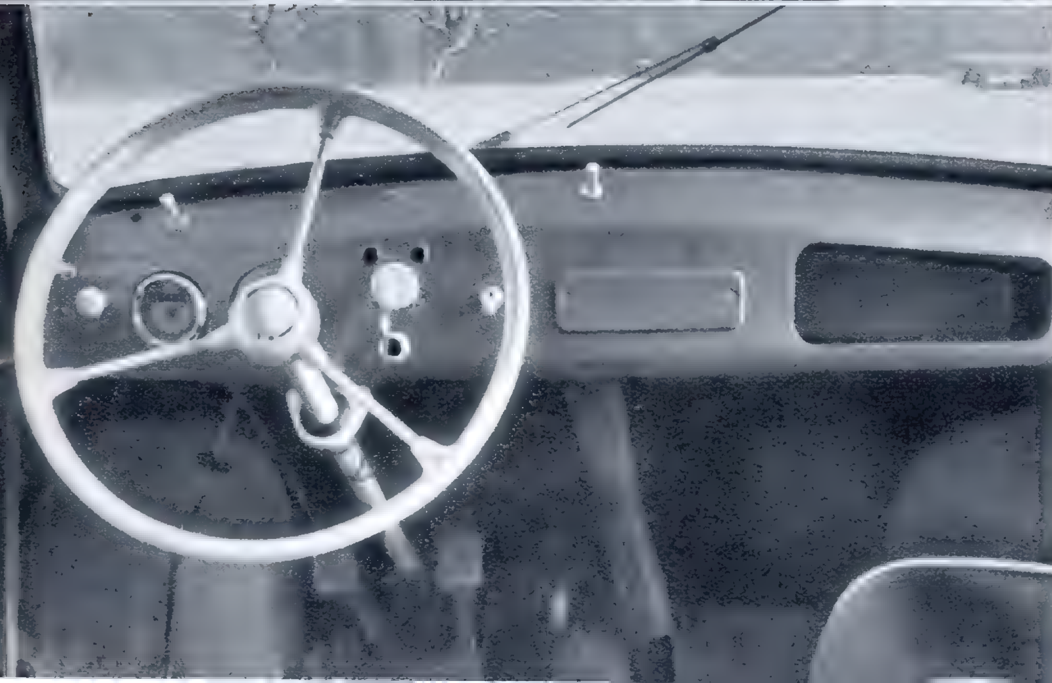
Kraftfahrzeugsteuer im Jahr ... DM 44.—

Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr ... DM 90.— +5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr ... DM 147.— +5%







den Wunsch nach den weit teureren (und Armraum kostenden) Kurbelscheiben der Autos, sie reichen jedoch im Sommer nicht zur Belüftung des Innenraumes aus. Die im Zubehörhandel erhältlichen kleinen Schwenkscheiben (15.80 DM) beheben diesen Mangel. Sie sind auch im Winter praktisch, weil überholende und entgegenkommende Fahrzeuge das niedrige Goggomobil mit ihren Schmutzwasser- (und Streusplitt-)fahnen reichlich eindecken. Aus diesem Grunde sollte man auch früher oder später die Anschaffung einer Scheibenwaschanlage erwägen, obgleich der große Scheibenwischer durchaus befriedigend arbeitet. Das vom Scheibenwischer freigemachte Feld ist reichlich groß, einen zweiten Scheibenwischer für den Beifahrer wünscht man sich, man kann aber darauf verzichten — immerhin ist man ja bis weit in die dreißiger Jahre bei allen billigen Autos auch ohne ausgekommen. Daß für die Seitenscheiben nur Fensterglas verwendet wurde, ist gefährlich und sollte bald geändert werden.

Das Goggomobil ist serienmäßig mit Heizung ausgestattet, eine zusätzliche „Fußheizung" mit Heizleitung nach vorn kostet 52.— DM, sie führt bis zu einem Heizschlitz an der Windschutzscheibe vor dem Fahrer und ist für Winterfahrten durchaus zu empfehlen. Vor kalten Füßen ist man wegen des großen Fußraumes, der zudem nur durch die dünne Blechwand von der Außenluft geschützt ist, nicht ganz bewahrt; das läßt sich aber durch richtige Betätigung der Heizluftverteilung ausgleichen.

Man kann es im Goggomobil auch für sehr weite Fahrten gut aushalten, Testfahrten über Distanzen von ca. 600 km, nur mit Tankpausen, erwiesen sich für Fahrer und Mitfahrer durchaus nicht als starke physische Beanspruchung. Bei Nachtfahrt erweist sich, daß auch Scheinwerfer relativ kleinen Durchmessers bei Bestükkung nur mit 25-Watt-Glühlampen gutes Licht geben.

*

Der Motor springt dank des Bing-Startvergasers auch bei starkem Frost und völlig ausgekühltem Motor jederzeit an, man wünscht sich jedoch dringend eine Arretierung für den Startzug, da der Motor die Starthilfe etwa für die ersten 2 km noch braucht und noch nach etwa 4 km gelegentlich eine kleine Hilfe benötigt. Dabei mag allerdings die offenbar recht knappe Einstellung des Testmotors mitspielen, an der wir aber aus gutem Grund nichts ändern wollten.

Zunächst erschreckend ist der Motorlärm im Innenraum, und auch nach längerer Gewöhnung mag man sich nicht ganz damit abfinden. Der Motor ist zwar gummigelagert, bringt das Fahrzeug also nicht etwa zum Vibrieren, er orgelt aber derart, daß man in einem Grand Prix-Wagen zu sitzen glaubt. Bei der geschlossenen Karosserie wird das nicht ganz zu beheben sein, man sollte aber doch mit der Zeit das Mögliche tun. Empfindlichen Naturen sei deshalb die Schiebedachausführung des Goggomobils empfohlen — mit geöffnetem Dach kann man seine Ferienfahrt bei durchaus automobilmäßigem Innengeräusch genießen. Daß sportlichen Naturen das Motorgeräusch aber Spaß macht, darf auch nicht verschwiegen werden — sofern auch nach außen hin eine etwas bessere Schalldämpfung gelingt, ist also prinzipiell nichts dagegen einzuwenden.

Der Motor verträgt Dauervollgas, klingelt gelegentlich bei starker Belastung im Mittelbereich und läuft nach langer Vollgashetze noch ein paar Takte nach dem Abstellen nach. Obwohl der Testmotor offenbar leistungsmäßig nicht zu den besten Exemplaren gehörte, erwies er sich als zuverlässig, und die Beschleunigungskurve entspricht durchaus den zu erwartenden Werten. Die Spitzengeschwindigkeit von nur 86 km/st mit zwei Personen beeinträchtigte die Gesamtfahrleistung nicht; es wird versichert, daß bessere Exemplare bis an die 100 km/st laufen sollen. Dazu gehören allerdings schon mehr als 6000 U/min, was wohl nur beste Motoren ohne Rückenwind erreichen. Bitte nicht lächeln: Rückenwind macht natürlich beim kleinen Mo-

tor viel aus, ebenso Bergabfahrt — da drehte auch unser Motor über die 100 km/st-Schwelle. Dabei setzt sich das Goggomobil aber bei Gegenwind bemerkenswert gut durch — weit besser als das Seitenwagengespann! Auch in den Bergen braucht man keine Minderwertigkeitskomplexe zu entwickeln: das Goggomobil fährt eine Steigung von 15% ohne Anlauf mit ca. 35 bis 40 km/st im 2. Gang anstandslos hinauf.

Bei richtigem Schalten und keiner falschen Angst vor dem Hochjubelnlassen des Motors fährt man dem Stadt- und Ausfallstraßenverkehr auf und davon, und auf der Autobahn muß man derart oft überholen, daß man sich bald seine eigene Meinung über die Fahrtemperamente seiner Mitmenschen bildet, sofern man sie nicht schon vorher hat. Vorausgesetzt ist dabei allerdings jeweils, daß der Fahrer dem Motor wirklich die Sporen gibt — in unteren Drehzahlen ist naturgemäß wenig drin, und der Motor wird Quälerei auch nicht sonderlich gut vertragen. Zum Glück führt das Motorgeräusch auch temperamentlose Fahrer unwillkürlich zu gesundem Ausdrehenlassen des Triebwerks, und das Schalten ist von einer Einfachheit, die man fast grob nennen könnte: Man kann aus jedem Gang auch ohne Kupplung in jeden beliebigen anderen Gang wechseln — Zwischengas schadet zwar nicht, muß aber nicht sein; der Gang springt dann mit einem lauten Peng ein, ohne daß der beim abrupten Abwärtsschalten hochheulende Motor etwa wild an den Hinterrädern zerrte. Kurzes Tippen auf den Kupplungshebel genügt beim Aufwärtsschalten durchaus.

*

Die respektable Fahrleistung des Goggomobils bei vollem Ausdrehen des Motors führt allerdings auch zu entsprechendem Verbrauch. Es ist nun einmal eine Eigenart des Zweitakters, daß der Kraftstoffverbrauch innerhalb einer sehr weiten Spanne von der Fahrweise abhängig ist. Da das Testfahrzeug stets in höchsten Drehzahlen gejagt wurde, kletterte der Verbrauch auf 7,3 Liter; Fahrer berichten im allgemeinen von 6—6,5 Liter Verbrauch. Da es sich jeweils um Zweitaktmischung 1:25 handelt, darf die Ersparnis des Goggomobils gegenüber dem ausgewachsenen Auto wie bei allen autoähnlichen Kleinfahrzeugen nicht in erster Linie vom Verbrauch erwartet werden, sie erwächst vielmehr aus dem Einsparen fester Kosten und verschiedener Betriebsausgaben bei relativ geringen Jahresfahrtstrecken. Da die kleinen Motoren kaum die Laufzeiten großer Triebwerke erreichen können und da bei Reparaturen ja bekanntlich vor allem die Arbeitszeit die Rechnung bestimmt, kann man in einigen Punkten tatsächlich an der Wirtschaftlichkeit der Kleinfahrzeuge überhaupt zweifeln. Man muß hier jedoch einen Posten in die Vorausberechnung einbeziehen, den der Autobesitzer, der seinen Wagen steuerlich absetzen kann, im allgemeinen weniger beachtet: die jeweils auf einmal anfallenden Kosten sind beim Kleinfahrzeug verhältnismäßig gering, der Kostenaufwand verteilt sich gewissermaßen in kleinen Raten über die Laufzeit, und man kann den Interessenten des Kleinfahrzeugs zwar viel über relative und absolute Wirtschaftlichkeit vorrechnen — ihm geht es um das, was er jetzt und nicht später auf einmal zu bezahlen hat! Und da ist das regelrechte Auto gegenwärtig eben kaum tragbar.

So wird der Interessenkreis des Kleinfahrzeugs, der zum Teil ja auch ein ausgesprochenes Wochenendfahrzeug ohne steuerliche Absetzmöglichkeit sucht, den Kraftstoffverbrauch durch Einschränkung der Fahrstrecke ausgleichen — und wenn er zur Arbeit fährt, kann er ja immerhin den Kilometersatz anrechnen. Das muß wohl jeder mit sich selbst abmachen — immerhin ist es für diesen Kreis sehr wesentlich, daß die Jahressteuer nur 44 DM und die Haftpflichtversicherung nur 90 DM kostet!

Ferner ist beim Kraftstoffverbrauch zu bedenken, daß moderne Motorräder vergleichbarer Fahrleistung immerhin auch ihre 3,5 bis 5 Liter verbrauchen, mit Seitenwagen weit mehr, noch bis über die 7 Liter! Und sie bieten dabei keinen Wetterschutz, zudem als Seitenwagengespann, und in den größeren Klassen zum Teil erheblich mehr an festen Kosten!

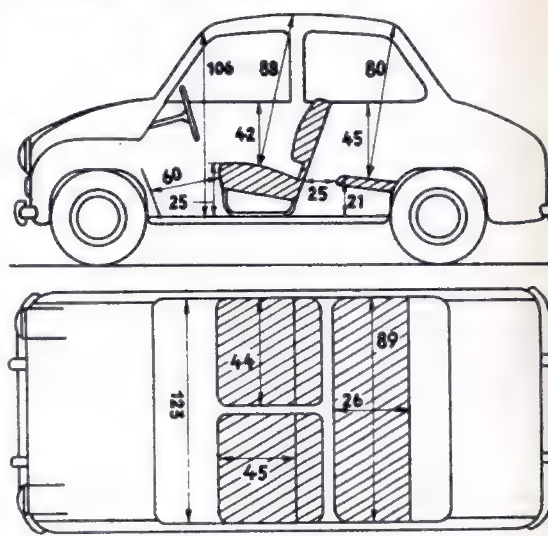
Auch der kritische Betrachter muß also hier die verschiedensten Gesichtspunkte in Erwägung ziehen, und die Testfahrten bestätigten zweifelsfrei, daß das Goggomobil in seiner Art auch von der wirtschaftlichen Seite her als Kraftfahrzeug ernst zu nehmen ist.

*

Die Fahreigenschaften des Goggomobils haben in gewissem Sinne sogar denen des ausgewachsenen Automobils etwas voraus. Beherrschend für den Fahreindruck ist die außerordentlich direkte Lenkung, knapp 2 Drehungen braucht man von Anschlag zu Anschlag. Sportwagenmäßiges Zentimeterfahren ist dadurch fast selbstverständlich; sehr geringer Raumbedarf im Verkehr und das bis zu etwa 70 km/st hinauf durchaus automobilmäßige Temperament des Goggomobils führen dazu, daß man unwillkürlich sehr scharf fährt und so das Handicap der geringen Leistung weitgehend ausgleicht. Daß der akustische Eindruck gut 25% mehr Geschwindigkeit vortäuscht, als tatsächlich vorhanden ist, gehört zu den amüsanten Seiten des kleinen Untersatzes.

Das Goggomobil ist durchaus passabel gefedert, und es liegt buchstäblich wie ein Brett auf der Straße. Man kann in Kurven bedenkenlos bis an die Grenze des Überziehens gehen und mit der direkten Lenkung auch einen regelrechten power-slide vorexerzieren. Andererseits braucht man diese Lenkung auch dringend, um eine weniger erfreuliche Eigenschaft auszugleichen: so gutartig sich das Goggomobil auch auf winterlichen Straßen benimmt — schienenfromm ist es nicht! Man hat oft geglaubt, mit Vierrädrigkeit allein dem Kleinfahrzeug vollkommen automobilmäßige Fahrsicherheit zu geben, man darf dabei aber nicht das geringe Gewicht vergessen, und auch die Pendelachsen werden mitspielen, wenn das Goggomobil geradezu mit jungenhafter Freude an einer nassen Straßenbahnschiene entlangglitscht. Zwar haben die jetzt verwendeten Spezial-Kleinfahrzeugreifen mit automobilmäßig gerader Lauffläche gegenüber den früheren, auf Kurvenneigung angelegten Rollerreifen die Schlechtwetterfahreigenschaften und die Verschleißanfälligkeit wesentlich gebessert, Straßenbahnschienen und ähnliche Glatteisfurchen kann das leichte Fahrzeug aber spitzwinklig nur mit wenig Nachdruck überrollen, und da ist die direkte Lenkung wirklich nötig. Man darf den Hinweis auf diese Eigenschaft des Goggomobils nicht unterlassen; andererseits ist bekannt, daß gerade schienenfrommes Verhalten durchaus nicht zu den Tugenden auch als sehr fahrsicher bekannter Wagen zählt — der Hinweis sollte also auch nicht überschätzt werden.

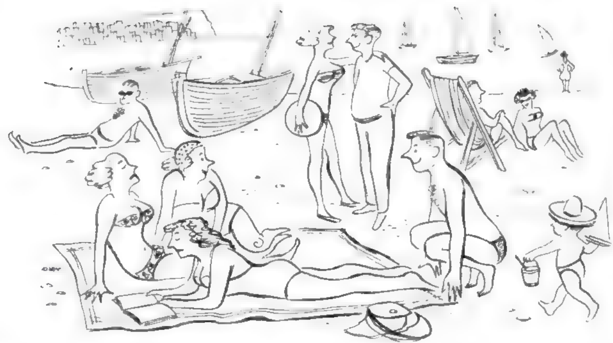
Alles in allem ist das Goggomobil als ein Fahrzeug einzustufen, das ganz klar ein Kleinauto und schon nicht mehr eine Fahrmaschine ist. Dem dadurch gesetzten schärferen Maßstab wird es durchaus gerecht, kleine Härten und Primitivitäten entsprechen dem geringen Preis und werden von seinen Käufern dafür hingenommen werden. Die seit Beginn der Serie bereits zu verzeichnenden kleinen Verbesserungen und Ausgestaltungen (z. B. an Radkappen, Türschlössern etc.) zeigen, daß man nicht einfach ein Fahrzeug hinstellt und darauf hofft, daß es sich einigermaßen verkaufen wird, sondern daß man angestrengt an der weiteren Vervollkommnung arbeitet. Wenn man ein Vorkriegs-Kleinfahrzeug kennt, wird man die seitdem erzielten Fortschritte mit Erstaunen und Achtung registrieren, und gegenüber den anderen modernen Kleinfahrzeugen bildet das Goggomobil seinem Preis entsprechend eindeutig einen Schritt zum Auto hin, allein schon hinsichtlich des Innenraumes. Die Fahrleistung braucht ungeachtet der hohen Leistung moderner Automobile nicht als unzulänglich betrachtet zu werden, Anlage und Ausstattung bieten alles, was im gesetzten Rahmen erwartet werden kann.



Vor allem als Stadt- und Kurzstreckenfahrzeug ist das Goggomobil eine vollgültige Lösung, nicht zuletzt, weil es wenig Parkraum braucht, dabei auch andere verhältnismäßig wenig behindert und überdies einen außerordentlich engen Drehkreis hat. Daß man sich im allgemeinen kein Kleinfahrzeug kaufen sollte, wenn man ein Auto bezahlen kann, muß betont werden. Für weite Kreise ist ein Fahrzeug wie das Goggomobil aber die einzige tragbare Lösung, und ich meine, daß sie nicht schlecht damit fahren werden. *Dr. Paul Simsa*



Jetzt kann man in Unteritalien schon baden!



Unteritalien im weiteren Sinne — das ist alles, was zwischen der Straße Neapel—Foggia und der Spitze des Stiefels bzw. dem Absatz liegt. Obwohl das eine ganze Masse „Land" ist — von Neapel bis Reggio di Calabria sind es 568 Kilometer —, konzentriert sich der Verkehr ausschließlich auf die Durchgangsstraße nach Sizilien hinunter.

Was davon seitwärts liegt — wenn man von der Halbinsel Sorrent absieht, die einmal gesondert behandelt wird — erscheint kaum als besonderes Reiseziel, und außerdem geht dieser Gegend nicht der beste Ruf voraus. Dem ist aber nicht so: es lohnt sich unbedingt, dort einmal hinzufahren: in die Ebenen, wo die Griechen angesichts des Meeres prächtige Tempel errichteten, wohin Pythagoras die jungen Mädchen führte, um sie mit wilden Rosen zu schmücken ... In die Steineichenwälder Calabriens, wo Feuerstein-Nuclei auf steinzeitliche Besiedlung hinweisen und die Reste des größten Elefanten, der je auf der Erde vorkam, gefunden wurden. Der Elephus Antiquus italicus . . . Nach Apulien, wo als Zeugen der Bronzezeit die Menhir-Gräber erhalten sind ... Wo die Gesänge des Stesichoros und Ibykos spielen ... Wo Sie in Melfi und Tricarico Spuren der Normannen und Sarazenen finden ... Wo Friedrich II. von Hohenstaufen die Winter verbrachte, um auf Falkenjagd zu gehen, und im Kastell Barletta das erste Buch, das über die Beizjagd überhaupt geschrieben wurde, verfaßte ... Wo mit dem napoleonischen Heer des Generals Regnier auch Luigi Paolo Courier mitzog, der über Calabrien schrieb: „Wir sind am äußersten Ende des Stiefels, im schönsten Land der Welt."

Nun, dem ist nicht ganz so. Aber lohnen tut sich eine Fahrt hierher auf jeden Fall; und wer hier weder Geschichte noch Paläontologie treiben will, der erlebt zwischen dem tiefblauen Meer und dem rostroten Gefels, zwischen Steinwüsten und einsamen Quellschluchten, zwischen kaum zugänglichen Bergwassern und fein auslaufendem Sandstrand, zwischen Agaven und Palmen Eindrücke, die nicht alltäglich sind.

Bis Neapel sind es von Garmisch aus 1093 km (Innsbruck—Brenner—Verona—Modena—Bologna—Rom) und von Basel aus 1243 Kilometer (Zürich—Gotthard—Mailand—Bologna—Rom). Das können Sie in 2 bis 3 Tagen schaffen.

Und nun geht es los: Erst auf der Staatsstraße Nr. 7 bis, dann Nr. 6 in Richtung Cassino nordwärts, dann in Stazione Vairano Caianello links ab und nach Teano (3 Hotels) hinauf (Erholungsort der römischen Aristokratie). Zurück nach Capua (langobardische Kirchen, Normannenpaläste) und dann noch bis Santa Maria Capua Vetere (zwei kleine Hotels), das auf den Resten des antiken Capua steht (unterirdisches Mithras-Heiligtum, Katakomben). Zurück nach Capua, dann rechts ab und bis San Salvatore Telesino (4 Hotels), das auf den Trümmern des römischen Telesia erbaut ist (Stadtmauern, Straßen, Lysostaten, Wasserbecken, Säulen, Amphitheater). Jetzt auf Nebenstraßen nach Sant Agatha dei Goti (1 kleines Hotel), das das antike Saticula sein soll (Relikte aus der Samniterzeit). Weiter nach Arpaia; unweit davon die „Strette", die die historischen „Kaudinischen Pässe" sind, wo die Römer, als sie hier unten versohlt worden waren, nachher unter einem Joch, das aus den Speeren der Sieger gebildet war, durchkriechen mußten. Zurück nach Neapel.

Jetzt zuerst zur Somma Vesuviana hinauf (lohnend Schlucht „Bagno dei Purgatorio), dann nach Torre Annunziata zu bis nach Resina, das auf den Lavaströmen steht, die Herculanum verschütteten.

Dritte Schleife: Neapel—Avellino, dann rechts ab, in Mentello nochmals rechts ab und nach Bagnali Irpino (2 Hotels) hoch. Das ist das „Batulum" aus Virgils Äneis. Lohnender Ausblick vom Monte Acina auf Laceno-See. Zurück auf Staatsstraße Nr. 7 und später links ab nach St. Angelo dei Lombardi (4 Hotels), mit Ruinen aus der Langobardenzeit in der Nähe. Staatsstraße Nr. 7 weiter bis Potenza, dann auf der Staatsstraße 93 nordwärts bis Rapolla. Hier links hoch nach Melfi (3 Hotels), das auf den Lavafeldern des Monte Vulture steht. (Überreste aus der Normannenzeit, Kirchen mit byzantinischen Fresken.) Die blauen Steine hier sind eine selten vorkommende Schwefelverbindung. Zur Hauptstraße zurück und später hoch nach Venosa (3 Hotels), dem Geburtsort Horaz's (Inschriften in den unterirdischen Gefängnissen). Hier müssen Sie die granitenen Säulen in der Abtei Santissima Trinita umschreiten; das soll Glück bringen! Jetzt über Spinazzola und Gravina nach Almatura. Hier rechts ab und über Matera Miglionico (1 Hotel) hinauf, wo ein mächtiges Kastell steht. Weiter auf der „Via Appia" bis Tricarico (2 Hotels), das von einem Normannenturm überragt wird.

Über Patenza bis Auletta durchfahren. In der Nähe Pertosa (1 Hotel) mit einer prächtigen Grotte mit unterirdischem See. Weiter auf der Staatsstraße 19 bis Battipaglia, dort links ab bis Paestum (großartiger griechischer Tempel — dorisch — in der Ebene vor dem Meer). Später links ab, 15 km hinter Vallo di Lucania rechts ab und nach Palinuro (1 Hotel) hinunter. (Bademöglichkeit bei guter Witterung, Grotten mit prähistorischen Funden, schöne Sandbuchten.) Zur Hauptstraße zurück und weiter nach Süden. Sapri (6 Hotels), das einstige griechische Pyxus, hat ein so mildes Klima, daß man auch hier schon baden kann. Marina di Maratea hat einen prächtigen Strand, Maratea Superiore (2 Hotels) lohnt wegen seiner Ausblicke. Auch bei dem jetzt folgenden Praia al Mare (3 Hotels) lohnt der Strand mit seinen Grotten.

Die Rundstrecke durch Calabrien: Nun nach Cosenza hinauf und auf der Staatsstraße Nr. 107 bis Camigliatello Silano (3 Hotels): Nadelwälder, Forellenwasser, Bergluft, Mucone-See. In Bivio Garga rechts ab nach Lorica am Arvo-See, in dessen Wasser sich Berge und Koniferen spiegeln. Über die Bocca di Piazza zur Hauptstraße nach Reggio di Calabria. In Tiriolo (1 Hotel) hat man einen prächtigen Blick auf das Thyrrenische und Ionische Meer, und um Sonnenuntergang hebt sich fernab spitz der Kegel des Stromboli aus dem Meer. Bei Pizzo Calabro (3 Hotels), das hoch über dem Meer auf einem Felsen liegt (Kastell der Aragonier), kann man baden. Auf der Hauptstraße 18 folgt dann Scilla, das schon Homer erwähnte (1 Hotel). Hier beginnt im April der Schwertfischfang. Jetzt auf Nebenwegen 1300 Meter hoch nach Gambarie (2 Hotels), das zwischen Nadel- und Buchenwäldern liegt und ein Wintersportplatz ist. In Bova Marina (Staatsstraße 106) kommt eine andere Überraschung: hier spricht





Küste von Bagnara in Calabrien Foto: ENIT-ROMA

man auch heute noch griechisch! In Locri bereitet man aus den Schalen kleinfrüchtiger Orangen Bergamottöl (jetzt wissen Sie, wo der Likör herkommt!), in Marina di Monasterace links über das malerische Stilo in die Berge hoch und dann über einen 1360 m hohen Paß nach Serra San Bruno mit einem See und prächtigen Tannenwäldern. Zurück zum Ionischen Meer, in Marina di Catanzaro rechts ab und über Sersale und Petilia nach Crotone hinunter (Seebad). Nun ein ganzes Ende längs der Küste und kurz vor Corigliano Calabro hoch nach Rossano (2 Hotels), das reich an byzantinischen Resten ist.

In Melaponto (kleines Hotel) lebte der berühmte Pythagoras (Sie wissen: Untertertia, $a^2 + b^2 = c^2$!), hier gibt es Tempelreste, und baden kann man auch. Hinter Taranto links ab und nach Grottaglie (2 kleine Hotels, Kunsthandwerk), dann nach Martina Franca (3 kleine Hotels, „Trulli", Olivenhaine, Grotten), später rechts ab nach Oria mit einem prachtvoll erhaltenen Staufer-Kastell auf der Akropolis, wo Sie unbedingt hineingehen müssen, und weiter nach Manduria (2 Hotels, „Fonte pliniano", messopische Stadtmauerreste). Gallipoli (1 Hotel) ist wieder Badeort und hat beinahe orientalisches Gepräge, in Santa Cesarea Terme (4 Hotels) müssen Sie unbedingt zum „Belvedere" hinauffahren (Aussicht!) und bei Otranto (1 Hotel), der Stadt mit dem orientalischsten Charakter ganz Italiens, finden Sie die bronzezeitlichen Menhir-Grabmäler.

Ehe Sie zum Sporn des italienischen Stiefels kommen, biegen Sie links nach Ruvo (1 Hotel) ab (Vasensammlung), in Trani (3 Hotels) sehen Sie sich die Bronzetür der Kathedrale an, und in Barletta (5 Hotels) probieren Sie den ausgezeichneten Wein, den man da baut.

Am „Sporn" merken Sie sich drei Orte: Foresta Umbra (1 Hotel) inmitten eines unwahrscheinlichen Waldes von Pinien, Eichen, Eiben, Buchen und Tannen, Monte St. Angelo (2 Hotels) mit seinen unvergleichlichen Ausblicken und Höhlen, und Siponto (1 Hotel), das mitten in einem Pinienwald am Adriastrande liegt.

Und wenn Sie von hier nach Neapel zurückfahren, dann halten Sie noch einmal in Ariano Irpino (3 Hotels): Die Stadt ist interessant genug, um hier zu übernachten.

Schon allein des Landschaftsbildes wegen mit seinem grandiosen Wechsel lohnt sich diese Fahrt, zu der Sie an die 20 Tage brauchen. Es ist aber keine Spazierfahrt; die „Hotels" sind nicht überall mit denen von Bozen und Venedig zu vergleichen, und Benzin gibt es oft nur in kleinsten Mengen beim Apotheker!

Aber trotz alledem: Unteritalien abseits der großen Durchgangsstraßen lohnt sich auf jeden Fall! Es ist die abwechslungsreichste Gegend Italiens, die ich kenne.

Im übrigen ist eine Zigarrenkiste mit Räucherspänen und ein Fliegennetz genau so wichtig wie genaue Spezialkarten, von denen die Blätter 19 bis 24 der Spezial-Straßenkarte des TCI 1:200 000 das Richtige sind, aber leider 4 Mark pro Stück kosten (Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart).

Einen Führer brauchen Sie schließlich auch. Der von der Redaktion des Touring Club Italiano (23.50 DM) ist zwar teuer, aber gut.

Und mit dem Baden ist es so: um diese Jahreszeit kann man wohl — aber abgehärtet muß man schon sein! *Ulrich Sempert*

Der Neue

I.

Ein neues Auto, auf das man sich schon monatelang vorher gefreut hat, ist mit überhaupt gar nichts anderem auf der Welt zu vergleichen. Es steht auf taufrischen Profilen und riecht innen nach neuem Polster, unberührt und aller Abenteuer noch gewärtig, und über dem Motor liegt ein dünner Hauch von Fett wie eine Schutzschicht vor den Säuren des Lebens. Stärker noch als der Zauber von glänzendem Lack und neuem Besitz ist der verlockende Reiz der unbekannten Erlebnisse, die uns miteinander verbinden werden: mein Auto und mich. Während der Werksmonteur die Nummernschilder anschraubt, entferne ich bedachtsam winzige Wattestreifen, die vom Polieren hier und da hängengeblieben sind. Nie, verspreche ich im stillen, sollst du ungewaschen in die Garage geschoben werden . . .

Probesitzen im neuen Wagen: den Sessel zurück in seine letzte Raste, ein kleiner Druck auf die Lehnenverstellung, bis die günstigste Rückenlage gefunden ist und die Arme das Lenkrad beinahe ausgestreckt mit nur ganz leicht gewinkelten Ellbogen fassen. Der Kupplungsfuß ruht kommode auf dem Abblendknopf und der Gasfuß kann, ohne den Absatz zu heben, aufs Bremspedal hinüberwechseln.

Ungewohnte Instrumente: Tourenzähler bis 8000 U/min, Tachometer bis 250 km/st. Das Armaturenbrett liegt weit zurück hinter einer dicken, schaumgummigepolsterten Lederkante. Auf dem Kilometerzähler stehen 160 km: so lange hat sich der Einfahrer mit dem Auto beschäftigt. Ich treffe ihn später, einen massiven, gemütlichen Bayern, und frage ihn: Nun, wie geht er? Er fragt nach der Fahrgestellnummer, schlägt ein schwarzes Notizbuch auf und meint: Dös werdn's scho sehg'n, wie der im Nu auf hundertachtz'g marschiert. Der is ganz guat beianand! —

Hat denn das ein neuer Motor gern, wenn man ihm so auf den Kopf tritt? — Der wenn er's net aushält, nacha wird nix aus ihm. —

Als ich dann endlich abfahre, spuckt Huschke sozusagen symbolisch, aber eigentlich schon ein bißchen mehr als symbolisch auf die Motorhaube. Das feit vor Blechschäden und Überschlägen, meint er.

*

Die ersten 100 km auf der Autobahn im III. nicht über 70 und im IV. 100, auch mal 120. Das sind 4000 U/min, die ihm nicht schaden können. Dann, kurz vor dem Ziel, ein scheußlich schetterndes, ganz rasch tackendes Geräusch. Mein Gott, der Motor! Gas weg, auskuppeln — aber weiter schettert's. Bestimmt hat dieser bayerische Lackel den Motor überdreht! Aber, Moment: das kann doch gar nicht der Motor sein? Der läuft doch jetzt mit 800 U/min, und es lärmt genau so schnell weiter! Ich schalte aus. Stille. Unser verstorbener Gussi Müller vom MOTORRAD hat immer gesagt: wenn der Karren plötzlich klappert oder stehenbleibt, erst mal hinsetzen und in aller Ruhe eine Zigarette rauchen und nachdenken. Aber denke mal, wenn dir solch Todesschreck in die Glieder fährt!

Vorbei fahren die VW, Diesel und Lloyd. Ihre Fahrer schauen zu mir herüber und mögen sich sagen: der hat wohl ein bißchen zu doll draufgetreten auf seine silberne Wolke.

Ich schalte die Zündung ein: im gleichen Augenblick rattert und schettert es wieder. Haaach! Eine Erleichterung wie nach dem bestandenen Abitur: die elektrische Benzinpumpe arbeitet leer! Ich muß auf den Reservetank umschalten — und schon ist Ruhe.

Die erste Erfahrung mit dem Neuen. Das Geräusch wird mich nicht mehr erschrecken. Als Äquivalent für den Schock in der Mittagsstunde biete ich dem Motor kurzzeitig 5000 U/min an — rund 150 km/st. Es ist, als strecke sich der Wagen. Die Maschine klingt tief und kraftvoll, aber viel weniger laut, als ich erwartete. Am stärksten hört man das Ansauggeräusch aus den vier Vergasern.

Dann rolle ich die Autobahnausfahrt hinunter, Stuttgart zu. Und nun, wenige Kilometer vor der Redaktion, geschieht etwas außerordentlich Unangenehmes, womit ich überhaupt nicht gerechnet habe, sozusagen aus heiterem Himmel heraus. Mit neuen Autos kommt man aus dem Ärger ja nicht heraus! Es regnet plötzlich auf meinen neuen, hochglanzpolierten Lack! Und die Autos vor mir spritzen Dreck hoch, — der ganze Wagen kann ja schmutzig werden!

Schön langsam fahren, Abstand halten. Ich blicke verstohlen den Fußgängern in die Gesichter: ob sie nicht alle die Köpfe nach meinem neuen Auto umdrehen? Aber kein Mensch scheint es zu bemerken.

Urteile nach der Vorstellung auf dem Redaktionsparkplatz: Der Tester: Wie sich ein vernünftiger Mensch nur so ein Auto kaufen kann!

Der Sportredakteur: Wie ich mit dem Renn-SL in Mexiko fuhr — also, ich kann Ihnen das nachfühlen!

Der technische Redakteur: Bei dem Bauaufwand von vier Nockenwellen und zwei Kerzen pro Zylinder ist die Nennleistung gar nicht mal . . .

Die Verleger: (schweigen, aber denken sich ihr Teil.) *H. U. W.*

Der Mensch und das System

BEI Einbruch der Dämmerung — man fuhr schon mit den Hauptscheinwerfern, um genügende Sicht zu haben — kam ein Landarbeiter mit seinem Fahrrad auf die Bundesstraße zugefahren. Er kam vom Feld, auf einem schmalen, schmierigen Weg daher und wollte auf der Bundesstraße nach links abbiegen, mußte also die ganze Fahrbahn dort überqueren, ehe er auf seine Fahrseite kam.

Diese Bundesstraße war in beiden Richtungen stark befahren, ganze Convoys von Automobilen kamen an. Der Radfahrer blickte nach links und sah von dort einen Wagen kommen, mit abgeblendeten Scheinwerfern. Vor diesem, dachte er, komme ich noch herüber.

Er kam, aber er hatte seine Aufmerksamkeit offenbar nur nach links gelenkt und nicht bedacht, daß von rechts auch Automobile daherkamen. Eines befand sich schon viel dichter an diesem (für Autos übrigens verbotenen und nicht markierten) Feldweg, und vor jenem Auto versuchte er noch auf die rechte Fahrbahnseite zu kommen — ein völlig sinnloser, ein geradezu selbstmordähnlicher Versuch, denn der Autofahrer konnte gewiß nicht glauben, daß der Landarbeiter fünf Meter vor ihm aus diesem unkenntlichen Seitenweg heraus mitten in seine Fahrbahn hineinsteuern würde.

Der Autofahrer mag etwa 60 gefahren sein in diesem Augenblick; in Anbetracht dessen, daß es sich um eine völlig freie, breite Bundesstraße handelte — lediglich zur Linken des Autofahrers tauchte ein einzelnes Haus auf —, ein sehr mäßiges Tempo, auch mit abgeblendetem Licht.

Zum Bremsen blieb kaum noch Zeit. Der Autofahrer versuchte, durch eine Ausweichbewegung nach rechts den Radfahrer doch noch zu retten — dies brachte ihn mit einem steinernen Geländer in Kollision und führte zu einem Querstellen des Wagens, dessen rechtes Vorderteil durch den Anprall beschädigt wurde, aber an dem Radfahrer brachte es ihn nicht mehr vorbei. Es war physikalisch unmöglich.

Der Landarbeiter rutschte, während sein Fahrrad durch den Anprall umfiel und nur einen relativ geringen Schaden nahm, auf die vordere Haube des Wagens und rammte seinen Kopf genau gegen die obere Einfassung der Windschutzscheibe. Von da fiel er wieder auf die Straße zurück, wo er unmittelbar vor dem inzwischen zum Stehen gekommenen Wagen liegenblieb.

Da, wie ich schon sagte, ein Haus in der Nähe war und auch eine Ortschaft nicht weit, kam die Polizei sehr schnell, und es war eine Sache von drei oder vier Minuten, bis noch weitere Polizisten, ebenfalls motorisiert, an die Unfallstelle kamen. Es versteht sich, daß ebensoschnell nach einem Krankenwagen gerufen bzw. telephoniert wurde.

Nun geschah etwas Bedauerliches. Der Mann lag da auf der Straße und rührte sich nicht. Er war offenbar ohnmächtig, man hätte ihn für tot halten können. Aus einer Kopfwunde kam etwas Blut, aber sein Puls schlug noch. Alle Autofahrer, die stehengeblieben waren, alle Passanten, die vorüberkamen, warteten nur auf eines — auf den Ambulanzwagen.

Es vergingen zehn Minuten, es vergingen zwanzig, es kam keine Ambulanz. Schließlich erkundigten sich die Leute ärgerlich, was denn los sei. Die Polizei erwiderte: In der zunächst gelegenen Stadt gäbe es zwar einen Ambulanzwagen, aber dieser sei im Augenblick unterwegs, daher könne er nicht kommen. Wie lange es dauere — man wisse es nicht.

Endlich kam eine gelbe Beiwagenmaschine vom ADAC an, der Fahrer war offenbar in erster Hilfe ausgebildet, wie sich das gehört. Ich muß dazu sagen, daß sich weder die Polizei noch einer der Umstehenden an den Mann herantrauten, denn wer will bei offenbar schweren, vielleicht inneren Verletzungen die Verantwortung für erste Hilfe übernehmen, wenn man nicht genau Bescheid weiß?

Da immer noch kein Ambulanzwagen kam, wurde der Schwerverletzte dann in einen Volkswagen gepackt — was sicher nicht die geeignete Weise für einen solchen Transport war, aber was blieb übrig? — und in die nächste, übrigens nur wenige Kilometer entfernte Stadt gefahren, ins dortige Krankenhaus.

Man stellte einen Schädelbruch fest und man sprach offen davon, daß sich der Mann in Lebensgefahr befinde.

Man stellte in diesem Krankenhaus aber noch etwas anderes fest — nämlich, daß es sich um einen Landarbeiter handelte. Und dieses Krankenhaus war für Landarbeiter nicht zuständig — ja. Sie haben richtig gehört, nicht zuständig, weil dieser Landarbeiter in einer bestimmten Berufskrankenkasse ist, für welche es in diesem Hospital der Stadt B. keine Behandlung gibt. Nur in der nächsten Stadt, in A. (die Städte fangen wirklich mit diesen Buchstaben an), werden die Fälle von Menschen behandelt, die zu dieser Kasse gehören.

Worauf der in Lebensgefahr schwebende Landarbeiter noch einmal in Marsch gesetzt wurde, nach A.

Handelte der Chefarzt richtig? Oder war es nicht seine Menschenpflicht, dem Leben den Vorrang vor den Paragraphen zu geben und also den Landarbeiter am Ort zu behalten und zu behandeln — ohne Rücksicht auf die Kasse?

Aber sehen Sie: die Kasse. Das ist kein einzelner Mensch mehr. Das ist eine Institution. Ein Neutrum. Die Behandlung dieses Landarbeiters kann leicht ein paar tausend Mark kosten (wenn er durchkommt ...). Ein Mensch würde dem Arzt Recht geben, wenn er den Arbeiter am Ort behält — ein Neutrum, eine Institution nicht. Der Arzt müßte den Mann auf seine Kosten pflegen. Und das ist unmöglich. Dieser Landarbeiter bleibt ja nicht sein einziger Fall.

Das System war stärker als der Mensch.

Lassen Sie mich aber auch eine andere Geschichte erzählen, die sich in der gleichen Woche ereignet hat. In S.

Seit einiger Zeit ist der Straßenverkehr in dieser Stadt neu geregelt worden. Man hat neue Signalanlagen aufgestellt, hat eine Reihe von Straßen zu Einbahnstraßen gemacht und an vielen Stellen das Einbiegen nach links verboten.

An eine solche Stelle, wo das Einbiegen nach links verboten ist, kam ein Fremder. Er wußte, daß sein Hotel an dieser nach links führenden Straße liegt. Er sah das Verbotszeichen — er durfte nur nach rechts einbiegen in diese Straße, die aber gleichwohl keine Einbahnstraße war. Nur Überqueren sollte man sie nicht mit einem Kraftfahrzeug. Der Fremde sah außer dem Zeichen auch einen Schutzmann mitten auf der Kreuzung stehen, der den Verkehr regelte — zugegeben, einen sehr regen Verkehr.

Er fuhr nun langsam an das Podest heran, auf dem der Schutzmann stand und sagte: „Entschuldigen Sie, ich bin hier fremd, ich möchte aber trotzdem gerne in das Hotel K., welches da drüben liegt — wie komme ich dahin, wenn ich hier nicht einbiegen darf?"

Der Schutzmann nickte, wartete zwei Sekunden, in denen er sich noch dem Verkehr widmen mußte, und beugte sich dann zu dem Fremden. „Zum Hotel K?" meinte er und sah einen Augenblick in die Richtung, in der dieses Hotel nach einigen hundert Metern zu finden war, in die aber hier nicht eingebogen werden durfte. „Sie kennen sich hier gar nicht aus?" — „Ich bin völlig fremd."

Der Schutzmann zögerte einen Augenblick, richtete sich wieder auf, um dem flutenden Verkehr ein Zeichen zu geben — vielleicht auch nur, um Zeit zum Nachdenken zu gewinnen. Er dachte wohl daran, daß nach der neuen Verkehrsregelung in S. der Fremde, wenn er jetzt nach rechts fahren würde, nicht etwa am nächsten Häuserblock zweimal nach links fahren konnte um damit wieder in die gewünschte Straße zu kommen, nein, man mußte um einen zweiten Block herumfahren, über zwei Ampelkreuzungen und dann — ja dann würde der Fremde wohl noch einmal fragen müssen, obwohl dort, wo er eigentlich fragen müßte, jetzt ein Halteverbot steht ... kurzum, in der Zeit, in der er noch einmal zu seinem Verkehr aufschaute, faßte der Schutzmann einen Entschluß.

Er beugte sich wieder zu dem Kraftfahrer herunter und sagte ganz leise: „Fahren Sie dicht heran und warten Sie einen Moment — und wenn da drüben keiner kommt — verstehen Sie, es ist zu kompliziert, Ihnen den Weg zu erklären, den Umweg, den Sie da fahren müssen, wenn keiner kommt, dann fahren Sie einfach los. Hier nach links. Ich sehe das nicht ..."

Hier war der Mensch stärker als das System. Ein Mensch übrigens, der nicht sehr hoch bezahlt wird von seinem Staat.

Es wäre falsch, die Entscheidung des Wachtmeisters mit der Entscheidung des Chefarztes zu vergleichen. Der Wachtmeister brauchte nur ein winziges Mosaiksteinchen aus dem System zu brechen, um es zu überlisten, der Fall des Landarbeiters war viel komplizierter gelagert.

Vergleichbar sind die beiden Fälle nur insoweit, als man aus ihnen gleichsam zufällig erkennt, daß in unserem modernen Straßenverkehr die Alternative: hie Mensch — hie System öfter auftritt, als die meisten von uns vermuten.

Ja — und man sagt doch immer, das System sei dazu da, die Gemeinschaft und damit den Einzelmenschen zu schützen und ihm Vorteile zu gewähren. Ich glaube, diese beiden Geschichten oder Erlebnisse haben noch etwas anderes gemeinsam — sie zeigen mit dem System auch die Grenzen der Systeme an. Das System ist nicht um seiner selbst willen da, die Freiheit, es in vollem Bewußtsein und in voller Verantwortlichkeit zu durchbrechen — über diese Freiheit muß mindestens diskutiert werden können. Sonst funktionieren weder die Menschen noch die Systeme.

Richard von Frankenberg

Monte Carlo-Bilderbogen





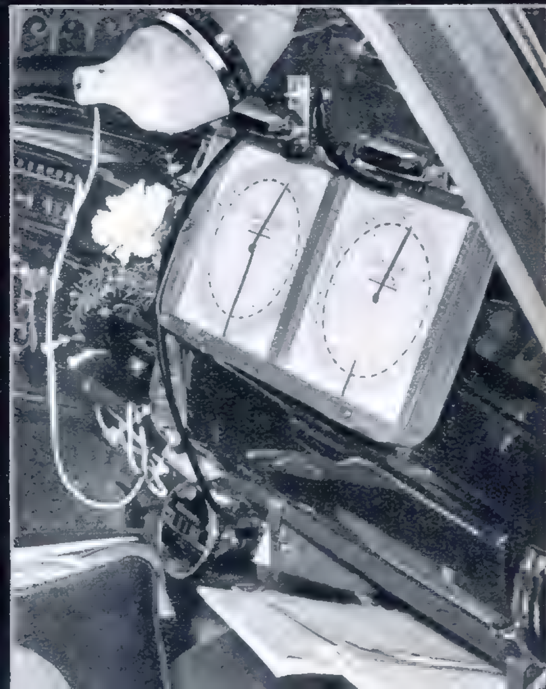
Die Iren Adams-Brigger mit ihrem Jaguar Mk VII am Col St. Roch. Sie wurden Gesamtsieger der Rallye Monte Carlo vor den Mercedes-Fahrern Schock-Moll (rechtes Bild) und den ausgezeichneten Franzosen Grosgogeat-Biagini, die mit ihrem DKW Klassensieger und Dritte im Gesamtklassement wurden (Bild Mitte links). Fotos (6): Wörner



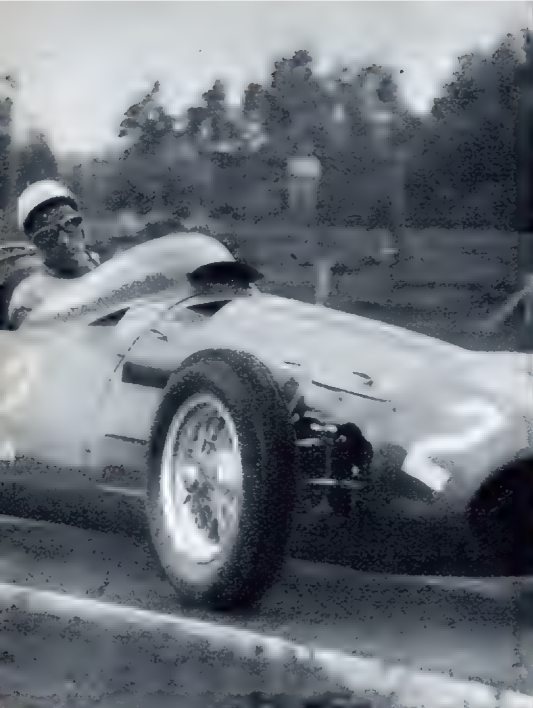


Die französischen Damen Blanchoud-de Alziary fuhren mit ihrem Porsche wie die Berserker und gewannen den Coupe des Dames. Mitte rechts: der neue Citroen DS 19 geht mit seiner oleopneumatischen Federung „in die Knie". Rechts unten: Für die Gleichmäßigkeitsprüfung hatten die Teilnehmer wieder komplizierteste Vorrichtungen ersonnen.





Fangio siegt in Argentinien



Stirling Moss, der mit dem Maserati bisher wenig Glück hatte, mußte nach einem scharfen Zweikampf mit Fangio aufgeben.

Auf Grund des politischen Umsturzes in Argentinien war es lange Zeit nicht klar, ob der erste Weltmeisterschaftslauf der Saison im Autodromo von Buenos Aires überhaupt durchgeführt werden konnte. Schuld daran war nicht zuletzt die Devisenlage Argentiniens, da sich die neue Regierung gezwungen sah, einen gegenüber früher wesentlich ungünstigeren Wechselkurs für den Peso festzulegen. Der Argentinische Automobilclub entschloß sich jedoch, die Startgelder um mehr als 50 % herabzusetzen, den ersten Preis dagegen um etwa 40 % zu erhöhen, womit sich Ferrari und Maserati einverstanden erklärten. Die beiden italienischen Firmen waren auch die einzigen Teilnehmer am Grand Prix, da sich weder Gordini noch die englischen Connaught, Vanwall und BRM in der Lage sahen, zu starten. Bei Gordini waren wohl finanzielle Gründe daran schuld, während die Engländer technisch noch nicht einsatzbereit sind. Bei dem starken Aufgebot, das die Italiener nach Buenos Aires entsandten, hätten diese Firmen auch wohl kaum eine entscheidende Rolle spielen können. Hawthorn, der inzwischen von Mr. Owen für den BRM verpflichtet wurde, erhielt von diesem die Gelegenheit, in Argentinien zu fahren und traf erst in letzter Minute per Flugzeug in der argentinischen Hauptstadt ein, um auf Owens mit Scheibenbremsen ausgerüsteten Maserati am Grand Prix teilzunehmen. Das Interesse der Öffentlichkeit für das Rennen entsprach nicht dem des Vorjahres, obwohl der Zweikampf Fangio contra Moss mit großer Spannung erwartet wurde. Wenn auch Fangio von gewissen Kreisen mit Peron in Verbindung gebracht wird, so ist seine Popularität nach wie vor sehr groß. Wenig erbaut hat der Weltmeister natürlich die vorläufige Beschlagnahme seines Vermögens aufgenommen, jedoch dürfte es ihm nicht sehr schwerfallen, nachzuweisen, daß er es durch Rennerfolge erworben hat.

Der Große Preis fand auf der 3,912 km langen Bahn 2 des Autodromo statt, das übrigens nicht mehr nach dem 17. Oktober benannt ist. Der Start war für 16 Uhr angesetzt. Auf der Piste wurden 38 Grad gemessen, im Verhältnis zum Vorjahre also eine durchaus erträgliche Temperatur. Maserati stellte mit acht Fahrzeugen die stärkste Mannschaft, die Werkswagen wurden von Moss, Behra, Menditeguy, Gonzalez, Piotti und Landi gefahren, während Hawthorn und der Uruguayer Uria Privatwagen steuerten. Der neue Maserati hat eine Leistungssteigerung erfahren, ist wesentlich leichter geworden und wurde im Fahrgestell weiter verbessert. Die Scuderia Ferrari hatte drei verschiedene Fahrzeuge mitgebracht, und zwar den altbekannten Hecktankwagen, dann den Ferrari-Supersqualo mit V8-Zylinder-Lancia-Motor und den von Ferrari weiterentwickelten Lancia, der jetzt die Typenbezeichnung Ferrari CL 18 erhalten hat. Das Lancia-Triebwerk soll jetzt bei einer auf 11:1 erhöhten Verdichtung ungefähr 270 PS abgeben. Sowohl der Supersqualo-Lancia als auch der CL 18 wurden im Fahrwerk verändert. Bei beiden Fahrzeugen wurden die Haupttanks jetzt im Heck untergebracht, was sich in bezug auf die Straßenlage besonders in schnellen Kurven günstig auswirken soll. Für Ferrari fuhren neben Fangio, Castellotti, Musso, Gendebien und der Engländer Collins. Fangio startete auf dem Lancia-Ferrari CL 18.

Der ehemalige Ferrari-Sportdirektor Ugolini hat jetzt die Rennleitung von Maserati übernommen und in Buenos Aires anscheinend Menditeguy und Gonzalez die Angriffsrolle zugewiesen, während Moss und Behra verhalten fahren sollten. Gonzalez und Menditeguy, der in Buenos Aires schon immer sehr schnell war, übernahmen vom Start weg die Spitze, gefolgt von Musso, Castellotti, Moss, Fangio und Behra. In der vierten Runde ging Menditeguy an Gonzalez vorbei in Führung.

Fangio, der sich genau wie im Vorjahre nicht von dem wilden Anfangsspurt der Spitzengruppe verleiten lassen wollte, begann jetzt aufzuholen. In der siebten Runde lag er an vierter, in der achten Runde bereits an dritter Stelle. Es folgten Castellotti, Moss, Gonzalez, Musso und Behra.

Dann forcierte Moss das Tempo und überholte Castellotti. In der 12. Runde blieb Fangio, der zusehends langsamer geworden war, etwa 400 m nach dem Ziel stehen, konnte aber nach kurzem Aufenthalt die Fahrt fortsetzen. Anschließend ging er an die Boxen, nahm erneut das Rennen auf, mußte aber schon zwei Runden später, anscheinend wegen Vergaserschwierigkeiten, wieder halten. Schon eine Runde später lag er am Schluß des Feldes und machte seiner Boxe Zeichen, daß seine Maschine nicht in Ordnung war. In der 21. Runde hielt er dann endgültig an den Boxen und stieg aus.

Musso wurde hereingeflaggt und übergab seinen Wagen an den Weltmeister, der mit einer Runde Abstand auf die Spitze verbissen das Rennen wieder aufnahm und nun so ziemlich alles riskierend aufholte. Währenddessen führte Menditeguy, gefolgt von Moss, weiterhin das Feld an. In der 26. Runde drehte sich Fangio ausgangs der schnellen Südkurve, geriet von der Bahn und kam mit noch laufendem Motor auf der Grasnabe zum Stehen. Es wäre ihm ohne Zweifel gelungen, mit eigener Kraft wieder auf die Piste zu kommen, jedoch schoben einige Zuschauer unaufgefordert den Wagen auf die Bahn zurück. Wenig später schied Gonzalez wegen Bruchs der Ansaugleitung aus, und in der 30. Runde warf ein defektes Schaltgestänge auch den glänzend fahrenden Menditeguy aus dem Rennen. Damit nahm Moss die Führungsposition ein, und die Richtigkeit seines taktischen Plans schien sich zu bestätigen.

Fangio gab das Rennen aber durchaus noch nicht verloren, und die nächsten 40 Runden begeisterte er die Zuschauer durch seinen bewundernswerten Angriffsgeist. Er holte immer mehr auf und machte oft 2,5 Sekunden pro Runde auf Moss gut, der vor Behra lag. Das Rennen stand nun immer mehr im Zeichen des sich langsam aber sicher anbahnenden Duells der beiden ehemaligen Stallkameraden von Mercedes-Benz. Und in der 75. Runde konnte Fangio nach einem mitreißenden Kampf Moss überholen, der bald darauf aufgeben mußte, als der Öldruck seines Maserati wegen einer undichten Ölleitung immer mehr absank.

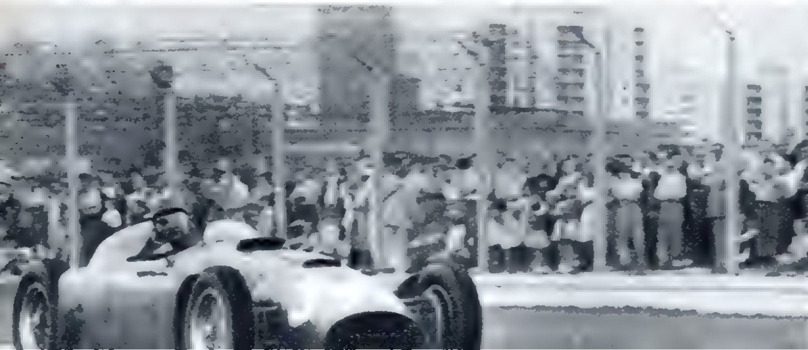
Kurz darauf schied Castellotti wegen Kolbenschadens aus. Collins wurde durch das Verschulden des anscheinend dem Maserati nicht gewachsenen Piotti in eine Kollision verwickelt und fiel wegen Schadens an der Lenkung ebenfalls aus. Fangio vergrößerte seinen Vorsprung zu dem sehr gleichmäßig und beherrscht fahrenden Behra immer mehr und siegte schließlich überzeugend.

Als er nach dem Rennen hörte, daß Maserati Protest gegen ihn eingelegt habe, war er sehr niedergeschlagen, obwohl er sich in Buenos Aires langsam an Proteste gewöhnt haben müßte, da auch in den Jahren vorher jeweils gegen seinen Sieg protestiert wurde. In der Kurve, in der Fangio rausrutschte, standen viele Zuschauer, die, obwohl sie niemand gebeten hatte, sofort zu Fangios Wagen rannten, um ihn wieder auf die Bahn zu bringen. Wenn man von den Fahrern verlangt, sich ans Reglement zu halten, dann kann man auch vom Veranstalter erwarten, daß er die Strecke von Zuschauern freihält. Der Protest von Maserati dürfte deshalb kaum Erfolg haben. Fangio hat jedenfalls durch seine großartige Fahrt und die fast 60 Runden dauernde Verfolgungsjagd auf Moss bewiesen, daß er nach wie vor die Spitzenstellung in der Weltklasse einnimmt.

Ergebnisse: 1. Fangio/Musso (Arg./Ital.) Ferrari, 3:00:03,7 = 127,75 km/st, 98 Rd.; 2. Behra (Frankreich) Maserati, 3:00:28,1; 3. Hawthorn (England) Maserati, 2 Rd. zurück; 4. Landi/Gerino (Bras./Ital.) Maserati, 6 Rd. zurück; 5. Gendebien (Belgien) Ferrari, 7 Rd. zurück; 6. Uria/Gonzalez (Urg./Arg.) Maserati, 10 Rd. zurück.

Schnellste Runde: Fangio in der 57. mit 1:45,3 133,75 km/st (neuer Rekord).

Stand der Weltmeisterschaft: Behra, 6 Pkt.; Fangio, 5 Pkt.; Musso und Hawthorn je 4 Pkt.; Gendebien, 2 Pkt.



Mit dem Lancia-Ferrari seines Stallkameraden Musso jagt hier Fangio der Spitzengruppe nach. Fotos (3): Hack



Behra hat seinen schweren Sturz in Dundrod überwunden, und fuhr in Buenos Aires ein eindrucksvolles Rennen.

Triumph über Hitze und Druck





Es war eine glückliche Zeit – die Jahre zwischen Kutsche und Motorwagen. Lenoir konstruierte in Paris die Gasmaschine und Nikolaus Otto in Deutz den Viertakter. Siegfried Marcus aus Wien „erfand" das Benzin als Motorentreibstoff. Daimler und Benz bauten den Motorwagen mit Benzinmotor und Maybach das Auto.

Alles kam zur rechten Zeit.



SEIT JENEN JAHREN der Daimler, Benz, Otto und Maybach hat das Kraftfahrzeug eine stürmische Entwicklung erlebt. Aus den klassischen Konturen des alten „Motorwagens" führte die Stromlinie zur Geometrie von Ponton und Rundung. Selbst das Glas folgte ihr. Aus der Andrehkurbel wurde der Anlasserknopf. Und im modernen Hochleistungsmotor feiert die Technik Triumphe. Auch das Motorenöl hat an dieser Entwicklung seinen Anteil. Vielleicht nicht so deutlich und jedem wahrnehmbar. Denn es hat nicht Form und Spiel der Farben. Im Motor ist es passives Element. Es muß fertig werden mit Hitze, Druck und Pferdestärken. Vor 30 Jahren hatte eine 2-Liter-Maschine mit 24 Pferdestärken 9 Liter Öl in der Wanne. Heute dagegen leistet eine 2-Liter-Maschine mit 4 Liter Ölfüllung ihre 70 PS. Während die motorische Leistung um 190 % stieg, gingen im gleichen Zeitraum die Forderungen an das Motorenöl also um rund 550 % in die Höhe.

Dies ist eine Bilanz um die Entwicklung des Motorenöles, die jeder nachrechnen kann. Sie vollzog sich im Schatten von Chrom, Farbe und Pferdestärken in den Laboratorien der Mineralölindustrie und auf den Straßen der Welt.

Unser Beitrag zu dieser Entwicklung ist Shell X-100 Motoroel.

Shell X-100 erfüllt in den verschiedenen Viskositätsstufen jeden Anspruch an die Schmierung. Mit seinen Zusätzen besonderer chemischer Konstitution hält es den Motor sauber und schützt vor Korrosion, der Hauptursache des Verschleißes. Mit der Sorte 10 W/30 löst es das Problem von Sommer- und Winterbetrieb in einer einzigen Qualität.



Unser Triumph über Hitze und Druck

SHELL X-100 MOTOROEL

Runde um Runde

Mit 15 vom Band ausgewählten Mercedes-Benz 180 D, die lediglich über eine Strecke von 500 km eingefahren worden waren, führte die Daimler-Benz AG. einen Wirtschaftlichkeitswettbewerb durch. Fünf Mannschaften, die von je drei Rennfahrern, Journalisten, Rundfunksprechern, Hamburger Polizeibeamten und Zeitungsfahrern gebildet wurden, bekamen die Aufgabe gestellt, die Strecke Sindelfingen bei Stuttgart nach Hamburg innerhalb von 11 Stunden mit einem möglichst niedrigen Verbrauch zurückzulegen. Sieger der Einzelwertung wurde unter Anwendung aller Fahrraffinessen der Reporter des Norddeutschen Rundfunks, Günter Isenbügel, der bei einem Gesamtdurchschnitt von 64,8 km/st für die 710 km lange Fahrtroute auf einen Verbrauch von 4,72 Liter pro 100 km und 33,05 Liter für die Gesamtstrecke kam. Karl Kling wurde mit 33,33 Liter Gesamtverbrauch Zweiter. Im Mannschaftswettbewerb siegten die Rennfahrer Kling und Herrmann sowie der Langstreckenfahrer Engel. Keiner der Teilnehmer verbrauchte mehr als 38 Liter, obwohl die Fahrt teilweise unter ungünstigen Witterungsverhältnissen wie Glatteis und Schnee stattfand, ja auf der letzten Etappe von Soltau nach Hamburg war sogar in der Dunkelheit ein schwerer Schneesturm zu überwinden. Übrigens führte die Firma Porsche schon im Jahre 1952 einen ähnlichen Wettbewerb auf einer 472 km langen Schwarzwaldrundstrecke durch, bei dem der Sieger mit einem 1,5 Liter Porsche 4,77 Liter für 100 km verbrauchte und einen ähnlichen Durchschnitt einhielt. Allerdings herrschten bei dieser Prüfung günstige Witterungsbedingungen. Interessieren dürfte zum Abschluß noch, daß ein mittlerer D-Zug von Stuttgart bis Hamburg 11 Stunden benötigt.

*

Peter de Paolo, der Direktor der neugeschaffenen Rennabteilung von Ford, bereitet zur Zeit den sportlichen Einsatz seiner Firma für 1956 vor. Es ist daran gedacht, eine Thunderbird-Mannschaft nach Europa zu schicken, die beim 24 Stunden-Rennen von Le Mans und bei den 12 Stunden von Reims starten soll. De Paolo wird in allernächster Zeit selbst nach Europa fliegen, um die Verhältnisse an Ort und Stelle zu studieren. Er ist hier kein Unbekannter mehr, startete er doch bereits in den Zwanziger Jahren bei verschiedenen europäischen Rennen. 1925 gewann er bekanntlich die 500 Meilen von Indianapolis. De Paolo ist ein Neffe des berühmten Ralph de Palma, der 1915 auf Mercedes in Indianapolis siegte. Wie man hört, zieht auch Chevrolet in Erwägung, mit einer Corvette-Mannschaft an Le Mans und anderen europäischen Rennen teilzunehmen. Die neue Corvette hat eine Leistungssteigerung von 15% erfahren, so daß sie jetzt 225 PS abgibt. Ansonsten wurde sie nicht wesentlich verändert, sie erhielt lediglich ein automatisches Getriebe, Fenster, die automatisch betätigt werden, und als Cabriolet ein sich automatisch öffnendes und schließendes Verdeck. Unser Freund Arkus Duntov hat mit der Corvette am Strand von Daytona Rekordversuche unternommen und dabei für die fliegende Meile eine Geschwindigkeit von an die 244 km/st erzielt. Seiner Initiative dürfte letzten Endes das immer stärker werdende Sportinteresse von General Motors zu verdanken sein.

*

Mike Hawthorn hat nun endgültig mit der Owen Racing Organization für den Formel 1 BRM einen Vertrag unterzeichnet. Solange der BRM jedoch noch nicht einsatzbereit ist, wird er einen Mr. Owen gehörenden Formel 1-Maserati fahren, der mit Scheibenbremsen ausgerüstet ist. Hawthorn startete mit dem Owen-Maserati bereits in Buenos Aires. Sportwagenrennen fährt er bekanntlich für Jaguar.

*

Wie man hört, sollen die italienischen Behörden darauf bestehen, daß die inzwischen für 1956 genehmigte Mille Miglia auf einer geschlossenen, verkürzten Rundstrecke und nicht auf dem bekannten rund 1600 km langen Straßenkurs veranstaltet wird. Wie allgemein bekannt, wurde die Mille Miglia einmal auf einer verkürzten Rundstrecke gefahren, und zwar 1940. Damals siegten von Hanstein und der inzwischen verstorbene Bäumer auf einem Stromlinien-BMW.

Nur sechs Konkurrenten sind in Kapstadt zur Afrika-Rallye Kapstadt–Algier gestartet . . . Sparsamstes Fahrzeug des Australischen Verbrauchswettbewerbs, den – wie wir bereits meldeten – ein Goliath gewann, war ein 1500er Porsche-Speedster mit einem Verbrauch von 5,24 Liter pro 100 km . . . Der bekannte französische Rennfahrer Louis Rosier hat einen 1,5 Liter Maserati-Rennsportwagen erworben . . . Der Gordini-Rennmannschaft für 1956 gehören neben Robert Manzon, Jacques Pollet und De Silva Ramos an . . . Phil Walters, Mitglied der Le Mans-Mannschaft von Briggs Cunningham, verbesserte in Daytona Beach mit einem neuen Plymouth-Modell die amerikanischen Serienwagen-Rekorde über die Meile mit stehendem und fliegendem Start. Walters kam auf Durchschnittswerte von 132,8 bzw. 199,53 km/st . . . Auch Duncan Hamilton wurde wieder von Jaguar für die Sportwagenmannschaft verpflichtet. Er fährt damit das fünfte Jahr für Jaguar . . . Cesare Perdisa konnte in Argentinien nicht eingesetzt werden, da er sich einer Blinddarmoperation unterziehen mußte . . . Mit dem Gedanken, eine Bahn für Modellwagen zu bauen, trägt sich die Nürburgring GmbH . . . Anläßlich der Inspektion des Sarthe-Circuit durch eine Regierungsdelegation schlug eine französische Zeitung vor, in Zukunft nur noch 35 Starter beim 24 Stundenrennen zuzulassen. Der Automobile-Club de L'Ouest erklärte daraufhin, daß das Starterfeld voraussichtlich auf 52 Fahrzeuge begrenzt werde . . . Die Amerikaner Austin/Johnston siegten auf einem Jaguar D mit 110,01 km/st Durchschnitt im Sechsstundenrennen von Torrey Pines in Kalifornien. Zweiter wurde mit nur 1,5 Runden Rückstand Jack McAfee auf Porsche-Spyder und Dritter Kunstle auf Porsche-Spyder. An vierter und fünfter Stelle kamen ein Austin-Healey 100 S bzw. ein Mercedes-Benz 300 SL ein. Am Start befanden sich ferner noch mehrere Ferrari und Jaguar D. Am Tag darauf gab es im Lauf der Klasse bis 1500 ccm mit dem Amerikaner Miles ebenfalls einen Porsche-Spyder-Sieg und auch bei den 1,5 Liter Production Cars siegte Kunstle auf Porsche-Spyder.

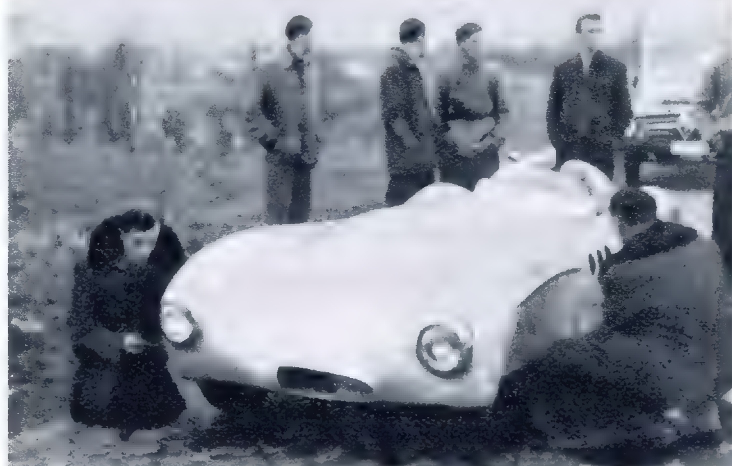
Unterwegs bei der Rallye Monte Carlo



„Nur jetzt die Ruhe nicht verlieren, wir wollen den Fall einmal ganz logisch untersuchen!" By courtesy of AUTOSPORT, London

*

Für die vom 1. bis 12. Juni erstmals zur Durchführung gelangende Tour d'Europe sind neben zahlreichen deutschen Meldungen bereits folgende Auslandsnennungen eingegangen: je eine aus Kairo, New York, Brüssel und Rom; je zwei aus Lissabon und Paris; drei aus Kopenhagen und vier aus Istanbul. Für diese Veranstaltung sind nur 120 Wagen zugelassen, so daß in den einzelnen Klassen 30 Fahrzeuge starten können. Die Europafahrt ist für serienmäßige Tourenwagen und Gran Turismo-Fahrzeuge bis 1600 und über 1600 ccm ausgeschrieben. Die Fahrt umfaßt eine Gesamtstrecke von 13 000 km, bei der folgende Zeitkontrollen anzufahren sind: Den Haag, Brüssel, Bonn, Luxemburg, Paris, Lissabon, Madrid, Monte Carlo, Rom, Triest, Athen, Istanbul, Belgrad und Wien. In Monte Carlo und Athen werden 12stündige Zwangspausen eingelegt. Veranstalter ist der ADAC, Gau Niedersachsen.



Auf der Autobahn Bremen–Hamburg fotografierte einer unserer Leser den neuen 1,5 Liter-Rennsportwagen von Borgward, der sich im Fahrwerk kaum verändert hat, dagegen einen neuen Motor erhielt. Es ist ein Vierzylinder mit Benzineinspritzung, vier Ventilen pro Zylinder, Doppelnockenwellen und Doppelzündung, der an die 140 PS Leistung haben dürfte. Die Karosserie wurde – wie hier auf dem Bild zu sehen ist – strömungstechnisch noch besser durchgebildet. Foto: Burger

*

H. P. Müller, Weltmeister der 250 ccm-Klasse des Jahres 1955 auf NSU-Sportmax, will in Zukunft keine Straßenrennen mehr bestreiten. Er hat jedoch mit den NSU-Werken einen Vertrag abgeschlossen, nach dem er als Fahrer für das umfangreiche Rekordprogramm verpflichtet wurde, das sich NSU für diesen Sommer auf den Bonneville Salt Flats im amerikanischen Staate Utah vorgenommen hat. Zusammen mit Herz wird Müller dort auf verschiedenen NSU-Modellen eine Reihe von Rekorden angreifen. H. P. Müller, einer der Größten des deutschen Motorradsportes, errang während seiner langen Laufbahn insgesamt 205 Rennsiege, u. a. auch im Rennwagen, und zwar gewann er 1939 auf Auto Union den Großen Preis von Frankreich.

*

Zwei Spielfilme über berühmte Automobilrennfahrer werden in diesem Jahr noch in Italien entstehen. Der bekannte italienische Fachjournalist Giovanni Canestrini hat das Drehbuch zu einem Film über Tazio Nuvolari geschrieben, während sein Kollege, Professor Farné – Pressechef von Alfa Romeo – in Zusammenarbeit mit Luigi Villoresi das Manuskript eines Filmes über Alberto Ascari und dessen Vater Antonio verfaßte.

*

Anläßlich eines Besuches von Trintignant bei Bugatti-Generaldirektor Marco in Molsheim, versicherte dieser dem unter dem Spitznamen „Pétoulet" (Dialektausdruck für Vogel) bekannten französischen Rennfahrer, daß er ihn unbedingt als Fahrer für den Bugatti haben möchte, aber ohne die Garantie, den Wagen auch bei allen Grands Prix einsetzen zu können. Aus diesem Grund ließ er auch Trintignant völlig freie Hand in bezug auf eventuelle Vertragsangebote. Zwei Tage später hatte Trintignant eine längere Unterhaltung mit Ferrari. Während seiner Abwesenheit empfing Marco den Besuch von Stirling Moss, und es entspann sich folgendes Gespräch: Moss: „Ich würde gerne Ihren Monoposto fahren, aber das kostet Sie mindestens eine Million!" Darauf Marco, der durchaus nicht immer so leicht zu behandeln ist: „Sehen Sie, genau die gleiche Summe wollte ich von Ihnen verlangen, falls Sie den Wunsch geäußert hätten, unseren Wagen ausprobieren zu wollen!" Dabei blieb's dann.

*

Amerikanischer Sportwagenmeister 1955 wurde Paul O'Shea auf Mercedes-Benz 300 SL vor Charly Wallace auf Jaguar und dem Kalifornier Phil Hill auf Ferrari. Den amerikanischen Sportwagen-Titel erhält jeweils der erfolgreichste Fahrer aller Klassen zugesprochen.

*

Anläßlich ihrer Tagung in Monte Carlo entsprach die Internationale Sportkommission der FIA dem Vorschlag der deutschen Delegation, wieder eine Europa-Bergmeisterschaft durchzuführen, bei der ein Europa-Bergmeister in mehreren Bergrennen nach der Art der Automobilweltmeisterschaft ermittelt wird. Diese neue Automobilmeisterschaft soll erstmals 1957 veranstaltet werden. Ferner wurde eine sogenannte Sonderklasse A geschaffen, der die folgenden Fahrer angehören: Kling, Herrmann, Lang, Farina, Villoresi, Taruffi, Castellotti, Maglioli, Musso, Perdisa, Behra, Manzon, Rosier, Simon, Schell, Trintignant, Moss, Hawthorn, Collins, Wharton, Claes, Pitette, Frère, Fangio, González, Menditeguy und de Graffenried. Mit dieser Sonderklasse ist beabsichtigt, Spitzenfahrer von nicht bevorrechtigten Wettbewerben unter bestimmten Voraussetzungen fernzuhalten. Außerdem legte die Kommission für 1957 neue Vorschriften für die Rennsportwagen unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit fest. GÜMO

Irenes Vergleich

Vor 3 Wochen hat mein Freund Kurt geheiratet. Selbstverständlich war ich auch zur Hochzeit eingeladen gewesen. Seine Frau Irene ist für ihn die ideale Ehehälfte, denn sie vereinigt in sich alle Eigenschaften, die mein Freund Kurt zu schätzen weiß. Was ihn am meisten begeistert, oder sagen wir besser begeisterte, — aber ich will nicht vorgreifen — ist die Tatsache, daß sie eine hervorragende Autofahrerin ist und er nach Lust und Liebe mit ihr fachsimpeln kann.

Gestern traf ich nun Kurt zu der Zeit, zu der man sein Mittagsschläfchen oder seinen Verdauungs-Spaziergang zu machen pflegt, also zu einem Zeitpunkt, zu dem der Durchschnittsbürger als personifizierte Zufriedenheit durch die Gegend wandelt. Nicht so jedoch mein Freund Kurt. Er machte einen total zerknitterten Eindruck. Auf meine besorgte Frage nach seinem Wohlergehen bekam ich als Antwort nur einige unartikulierte Laute zu hören. Erst nach vielen Mühen und nachdem ich ihm im nächsten Lokal einen überlebensgroßen Magenbitter eingetrichtert hatte, entschloß er sich, mir den Grund für seine Verstimmung zu erklären.

„Vor vier Tagen kamen wir von unserer Hochzeitsreise zurück", begann er, „auf der ich, wie ich es mit Irene vor der Hochzeit abgemacht hatte, unseren Wagen alleine lenkte, ohne daß sie mir hineinreden durfte. Wir haben bei schönstem Wetter eine herrliche Reise gemacht, die uns durch die schönsten Teile Deutschlands führte." Dann machte er eine lange Pause, in der sein Gesichtsausdruck von heller Begeisterung in einen Ausdruck stiller Verzweiflung hinüberwechselte. Um den plötzlich abgebrochenen Bericht wieder in Gang zu bringen, sagte ich in Kenntnis seiner nicht immer idealen Fahrweise: „Da hat also wohl deine Frau trotz ihrer Versprechungen dir ab und zu das Steuer abgenommen?" „Nein", stöhnte er auf, „das ist es ja gerade, das hat Irene nicht getan, aber sie hat mir schon auf der Reise geschworen, aus mir noch einen erstklassigen Autofahrer zu machen und seit den 4 Tagen, die wir nun zurück sind, hat sie bereits damit begonnen. Du kannst dir nicht denken, welch teuflische Einfälle Irene hat, um ihr Ziel zu erreichen und ich kann dir nur sagen, sie wird es erreichen."

Nach einem abgrundtiefen Seufzer fuhr er fort: „Sechzehn Tage waren wir unterwegs und seit vier Tagen sind wir wieder hier. Irene kocht mir jeden Tag meine liebsten Gerichte und sie kann sehr gut kochen, das hat sie mir während unserer Verlobungszeit oft genug bewiesen. Du kannst dir nicht vorstellen, es ist wie in der Hölle." — Nach dieser Erklärung machte ich bestimmt ein sehr geistloses Gesicht, denn der Vergleich zwischen täglichen Leibgerichten und der Hölle wollte mir nicht einleuchten. Um ganz sicher zu sein, daß ich mich nicht verhört hatte, wiederholte ich seine letzten Worte und machte in Gedanken ein Fragezeichen von der Größe eines Omnibusses.

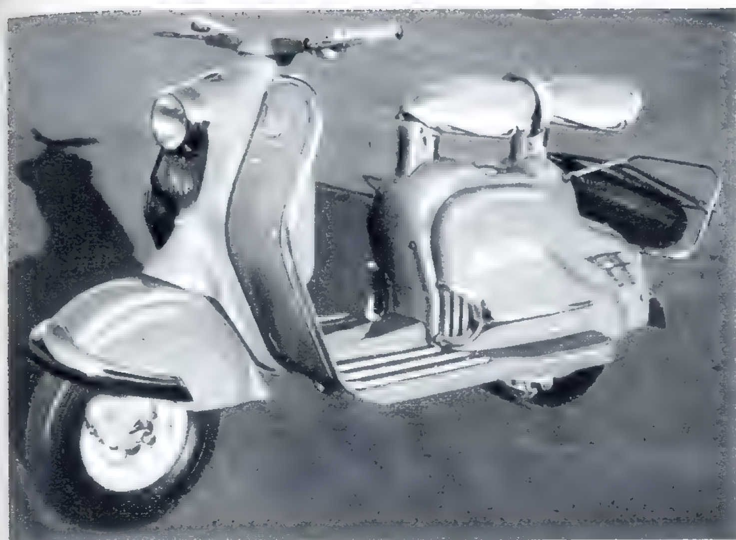


„Ausgezeichnet war das – morgen können wir's schon im Wagen versuchen."

„Ja", schrie er mit hochrotem Kopf, „das ist es ja gerade, Irene kann wunderbar kochen, aber sie tut es nicht! Sie hat mir erklärt, man könne das Autofahren mit dem Kochen vergleichen und sie wolle jetzt 16 Tage lang so kochen, wie ich Auto gefahren wäre. Für jedes Mal, wo ich unnütz gehupt habe, wolle sie eine Prise Salz ins Essen tun, das Kurvenschneiden vergliche sie mit einer kräftigen Prise Pfeffer, das Nichtbeachten der Vorfahrt könne nur mit einer ausgewachsenen Paprika-Schote verglichen werden, rücksichtsloses Fahren sei am besten durch einen Schuß kalten Wassers darzustellen usw. Du kannst es dir nicht vorstellen, in welch schauerliche Gerichte meine Lieblings-Speisen verwandelt werden, und wenn ich Irene darauf hinweise, daß es doch schade um all die guten Dinge sei, erwidert sie mir mit grausamem Lächeln, daß es auch schade um die Nerven der Menschen, um den Genuß des Fahrens und um den schönen Wagen sei, wenn man die Menschen und Fahrzeuge so mißhandelt, wie ich es täte. Vier Tage habe ich das jetzt schon ausgehalten und du kannst dich darauf verlassen, daß mir die übrigen 12 Tage auch nicht erspart bleiben werden, aber meine Fahrweise werde ich ändern müssen, wenn ich nicht langsam aber sicher eingehen will." *W. Rappolt*



„Na klar, ich hab' Ihnen versprochen, mich zu beeilen, hab' mich Ihretwegen auch schon beinah' verschluckt."



Neuer Name bei den Rollern: NSU-Prima

NSU stellt ein neues Modell vor, das zwar in allen wesentlichen Daten und Teilen der Lambretta entspricht, äußerlich jedoch einige hübsche Ausgestaltungen aufweist. Wie man mitteilt, ist der bisherige Vertrag mit Innocenti abgelaufen; er untersagte NSU, einen Roller namens Lambretta zu exportieren. Da NSU die Lambretta seit 1950 ohnehin weitgehend selbständig entwickelt hat, lag es nahe, nun gänzlich in eigener Regie weiterzuarbeiten und dem Fahrzeug einen eigenen Namen zu geben.

In der Anlage und in technischen Daten hat sich nichts Wesentliches geändert. Die Einzelsättel mit großem Federweg wurden aus gutem Grund beibehalten, die Charakteristik des Motors ist nach wie vor nicht auf hohe Spitze, sondern auf gute Beschleunigung und Standfestigkeit abgestimmt; dem entspricht auch die Beibehaltung der 8″-Räder.

Ohne Zweifel hat der Roller durch die Ausgestaltungen an Aussehen und Bedienungsbequemlichkeit gewonnen. Da er bisher den Ansprüchen eines sehr großen Fahrerkeises offenbar sehr gut entsprochen hat, wird ihm auch weiterhin wohl eine gute Zukunft sicher sein.

„Prima" kostet gegenüber der Lambretta 150 DM mehr — die bisherige Lambretta gibt es nach wie vor.



Bella mit Schwinge

Das 200 ccm-Modell der Zündapp-Bella (Typbezeichnung R 201) wird jetzt gegen einen Aufpreis von 45 DM auch mit Schwinggabel vorn statt der normalerweise eingebauten Teleskopgabel geliefert. Auffallend an der neuen Anordnung: Federung und hydraulische Dämpfung erfolgen durch *ein* „Federbein" am linken Gabelholm. Die Bella ist bereits für ausgezeichnete Fahreigenschaften bekannt — die Vorderschwinge spricht außerordentlich leicht an und verfeinert damit das Fahrverhalten und die Federung noch mehr.

Richtfest an Europas größter Industriebaustelle

An der größten Industriebaustelle des Kontinents, dem Werk K 4 O der Adam Opel AG. in Rüsselsheim, ging der Richtkranz hoch. In der Geschichte des Werks beginnt damit ein völlig neuer Abschnitt: Der Neubau wird gekoppelt mit modernen Fertigungsmethoden, die die Kapazität von jetzt 640 Wagen pro Tag schlagartig auf über 1000 Wagen steigern! Das Bauwerk ist in seinen Ausmaßen gewaltig. Es erstreckt sich über 425 m Länge und 162 m Breite und bietet in 3 Etagen 200 000 Quadratmeter Arbeitsfläche. K 4 O ist zweifellos ein Höhepunkt deutscher Bautechnik und wurde nach modernsten Gesichtspunkten ganz aus Stahl, Beton und Glas gefügt. Die tragenden Stahlprofile der Dachkonstruktion z. B. wurden als Hohlkörper ausgebildet und führen die gewaschene Frischluft einer Klimaanlage heran. Öffnungen in den Hohlträgern fächeln den Arbeitern diese Luft gleichmäßig zu, die im Winter gewärmt und im Sommer gekühlt ist. Erstmalig in Deutschland sind in das Dach des Bauwerks außerdem stählerne Feuergänge eingebaut, die es ermöglichen, Löscharbeiten vom Dach aus vorzunehmen. Erfahrungen mit Bränden in großen Industriewerken haben nämlich gezeigt, daß es bei Rauchentwicklung in großflächigen Bauten sehr schwer ist, zum Zentrum der Gebäude vorzudringen und daß deshalb vom Dach her gegen das Feuer angekämpft werden muß. Um das gesamte Gebäude hat man außerdem ein separates Wasserringnetz mit 5 atü Druck und 3 verschiedenen, unabhängigen Wasserquellen gelegt. 38 600 Sprühdüsen schützen das Werk. Tritt an einer Stelle ein Feuer auf, so öffnen sich an dieser Stelle die Düsen bei 68 Grad Celsius und löschen das Feuer. Feuersichere Wände und Türen riegeln außerdem alle Werkstätten voneinander ab. Der Rote Hahn, der vor Jahren bereits einmal Teile des Opel-Werkes einäscherte, dürfte damit in jedem Fall besiegt sein.

Stolz verweisen die Bautechniker darauf, daß die Stahlkonstruktion, das Hauptelement von K 4 O, 14 500 Tonnen wiegt! Sie wurde in der Rekordzeit von 12 Monaten montiert und ist das Ergebnis umfangreicher Planungen und interessanter Fertigungsmethoden. Durch eine weitgehende Vereinheitlichung war es möglich, die Hohlträger auf dem laufenden Band herzustellen. Die Schweißnähte haben eine Länge von 650 Kilometer. Rund 2000 Menschen waren ständig an der Baustelle tätig. Weitere 1000 Arbeiter waren in Rheinhausen und Mainz damit beschäftigt, das Stahlskelett des riesigen Bauwerks vorzufertigen. Der Einbau aller Einrichtungen, Karosseriepressen, Lackier- und Trockenanlagen, Montagestraßen usw. soll bis August abgeschlossen sein. *K. H. F.*

„Duvina" — neues Plasticmaterial für Straßenmarkierung

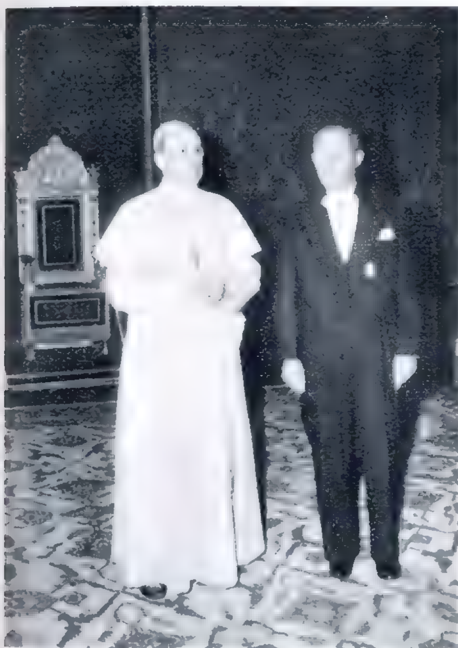
Für einen Dauerärger aller Bauämter sorgen stets die Markierungslinien auf den Straßen — seien es die Zebrastreifen, die Begrenzungslinien für Fahrbahnen oder Richtungspfeile. Sie halten meist nur kurze Zeit, werden durch die Reifen abgetragen, vom Regen weggewaschen und verschmutzen. Man hat schon lange versucht, hier einen Daueranstrich zu finden oder Streifen in die Fahrbahn einzubauen. Bisher wurde diese Frage noch nicht befriedigend gelöst, zumal ja auch die Kosten eine Rolle spielen.

Nun kommt die Dunloplan G.m.b.H. in Hanau mit einem Vorschlag, der zunächst verblüffen muß, da er so einfach ist. Man hat weißes Plasticmaterial auf Gewebe aufkaschiert und kann dieses streifenweise mit einem Kleber auf jeden gewünschten Untergrund aufbringen. Das mit dem Namen „Duvina" bezeichnete Material ist farbbeständig und abriebfest. Die Streifen sind an der Oberfläche mit einem pyramidenförmigen Muster versehen, sie werden dadurch rutschfest und lichtreflektierend. Noch ein Vorteil kommt hinzu: Regen wirkt als Putzfrau, „Duvina" reinigt sich selbst.

Das sind alles Eigenschaften, die bei einer dauerhaften Markierung gewünscht werden. Wichtig ist zudem dabei, daß die Verlegung äußerst schnell vorgenommen werden kann, es sind keine großen Straßenabsperrungen oder Umleitungen erforderlich, das Plasticmaterial kann sofort nach den Klebearbeiten begangen oder befahren werden. Außerdem liegt der Preis unter den für eine dauerhafte Markierung mit eingebauten Streifen aufzubringenden Kosten. Bei irgendwelchen Umbauten und Markierungsänderungen kann „Duvina" ohne weiteres entfernt werden. Da dieses neue Material außerdem gegen alle mineralischen Öle und Fette sowie gegen Säuren beständig ist, werden seine Vorteile auch sicher bald von Tankstellen, Garagen, Werkstätten und auch in der Industrie erkannt werden. Jedenfalls scheint das Problem der dauerhaften und verhältnismäßig billigen Markierung gelöst zu sein. *Fi.*

Offizielle Farbigkeit

Es ist leichter, ein schwarzes oder weißes Auto aus einem Gewimmel von Tausenden herauszufinden, als eines nur an den Kennzeichen der Polizei zu erkennen, sagten sich die amerikanischen Behörden vor einiger Zeit und ließen eben diese Wagen alle schwarz oder weiß lackieren. Die Wagen der Armee wurden daraufhin olivgrün, die der Flotte dunkelblau und die der Luftwaffe hellblau. Die Telefongesellschaften lackierten ihre Wagen olivgrün mit schwarzen Kotflügeln und die leuchtendroten Autos der Feuerwehr und der Forstverwaltung, die eng zusammenarbeiten, sind überall und für jedermann leicht zu erkennen. Auch die „Yellow Cabs", die in allen Staaten gelblackierten Taxis, weiß schon jedes Kind zu finden. Im übrigen sind die kommunalen Fahrzeuge und auch die der Wasserwerke besonders gekennzeichnet, meist mit dem Stadtwappen, und die „emergency vehicles", Fahrzeuge, die in Notfällen eingesetzt werden, haben einen roten Scheinwerfer. Bei Polizeiautos kommt dazu noch ein blauer Scheinwerfer und ein blaues Schlußlicht. Wie in Deutschland haben Feuerwehr und Polizei Sirenen, aber in den USA hört man auch die Kranken- und Unfallwagen schon von weitem heranheulen. Die Fahrzeuge von Behörden, Polizei und Militär sind alle mit Kurzwellen-Sende- und Empfangsstationen ausgerüstet, ebenfalls die Aufsichtswagen der Taxi- und Autobusgesellschaften. Auch die meisten



In Privataudienz

empfing Seine Heiligkeit Papst Pius XII. vor einigen Tagen Generaldirektor Prof. Dr.-Ing. E. h. Nordhoff. In einer längeren Unterredung informierte sich, wie der Pressechef des Volkswagenwerks aus Rom mitteilt, Seine Heiligkeit über die sozialen Aufgaben und die Menschenführung im Volkswagenwerk. Dr. Nordhoff machte bei dieser Gelegenheit dem Papst einen luxuriös ausgestatteten VW-Bus zum Geschenk. Werkfoto Felici

Ärzte haben solche Anlagen in ihren Autos, die zudem in vielen Städten noch besondere Kennzeichen und in manchen Fällen auch rote Scheinwerfer besitzen.

Die „offiziellen" Autos sind zumeist — außer Spezialfahrzeugen — viertürig; Ford, Chevrolet und Pontiac, aber auch Buick werden bevorzugt. Die Herren Bürgermeister und andere repräsentable Persönlichkeiten fühlen sich im Cadillac am würdevollsten. Polizeistreifen sind mit 1000 ccm-Harley-Davidson-Motorrädern — ohne Seitenwagen, da sich Gespanne nicht bewährt haben — ausgerüstet, die selbstverständlich auch sämtlich Empfangsanlagen haben.

Die amerikanische Polizei ist bemüht, die Fahrer zu vorsichtigem und rücksichtsvollem Verhalten zu erziehen. Wenn man ein „ticket" erhält, d. h. wegen eines Verkehrsvergehens aufgeschrieben wird, so spielt sich alles in größter Höflichkeit ab. Selbst wenn jemand ohne Führerschein angetroffen wird, darf er weiterfahren, muß jedoch seinen Schein beim Bezahlen der Strafe auf der Polizei vorzeigen. Allein betrunkene Fahrer und gesuchte Verbrecher finden bei Polizeistreifen keinen Pardon, sie werden verhaftet. Wer ein „ticket" bekommen hat, muß innerhalb einer Woche vor dem Verkehrsgericht erscheinen und kann seine Strafe dort an der Kasse zahlen. die Höhe der Geldstrafe richtet sich nach einer Nummer, die der Verkehrsposten auf dem „ticket" eingetragen hat, 5 Dollar sind das mindeste. In schweren Fällen von Schnellfahrvergehen gibt es u. U. sogar eine Gefängnisstrafe, gewöhnlich jedoch muß für jede Meile überhöhter Geschwindigkeit ein Dollar gezahlt werden. *H. G. Schwarz*

Billiger u. schneller

verkaufen oder finden Sie durch

eine kleine Anzeige

in 

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter

„AUTOMARKT"

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1.50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3×15%, 6×20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

Hier ausschneiden!

An — Bestellzettel

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE G.M.B.H.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text .... ×
gemäß obenstehendem Angebot auf:

....

....

....

....

....

....

....

....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse - unter Chiffre-erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr. ....

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN
(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

AUSTIN

Austin-Healey, Roadster 55, 135 PS, weiß, 8500 km gelaufen, zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Graf-Adolf-Straße 49, Ruf 1 07 06. 3182/1294

BMW

BMW 501/6, Bauj. 55, 11 000 km gel., hellgrau/grün, Radio usw., absolut neuwertig, von Privat, 20% unter Neupreis. Anfr. unter 5086 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3192/1295

BMW 2-Sitzer, Sport-Kaross., Typ 328, in gut. Zust., fahrber., mit eingeb. 0,9 Motor (neuw.) u. 2 Ltr. Mot., 3 Verg., generalüberh., dazu, für DM 1600.— zu verk. S. Ista, Oedt (Rhld.), Mühlhausen 69. 3193/1295

BUGATTI

Bugatti-Sportwagen, offen, Limousine od. Cabrio, Vorkriegsmodell, bis 4 Ltr., mit Fahrzeugpapieren, günstig zu kaufen gesucht. Foto erwünscht. Angebote unter 5087 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3194/1295

DKW

DKW 3 = 6, Bauj. 1954, 27 000 km, äußerst gepflegtes Fahrzeug, von Privat für DM 3900.— (auch Teilzahlg.) abzugeben. Anfr. unter 5088 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3195/1295

FIAT

Fiat 500 C mit Radio, Bereifung neuwertig, 59 000 km, Preis DM 2000.—, zu verkaufen. Anfragen unter 5076 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3154/1292

FORD

Ford-Thunderbird 55, Hardtop-Coupé, grün, 22 000 km gelaufen, zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Graf-Adolf-Straße 49, Ruf 1 07 06. 3182/1294

JAGUAR

Unfallbeschädigter Jaguar XK 120 zu günstigen Bedingungen abzugeben. Anfr. unter 5068 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3139/1291

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 3197/1295

MERCEDES

Mercedes 190 SL, 5000 km gelaufen, neuwertig, DM 15 000.—, zu verkauf. Angeb. unt. 5090 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3198/1295

Mercedes 300 SL, Bauj. 54, silbergrau, 34 000 km gel., in bestem Zustand, zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Graf-Adolf-Straße 49, Ruf 1 07 06. 3184/1294

Mercedes 300 S-Cabrio 55, perlgrau, 14 000 km gel., zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Graf-Adolf-Str. 49, Ruf 1 07 06. 3185/1294

Mercedes 300 S-Roadster 55, hellgrau, 18 000 km gel., zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Graf-Adolf-Straße 49, Ruf 1 07 06. 3186/1294

Mercedes 300 S-Coupé 54, schwarz, grüne Lederpolsterung, 43 000 km gelaufen, zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Graf-Adolf-Straße 49, Ruf 1 07 06. 3187/1294

Gesucht Mercedes A-Cabrio 170 S oder 220 gegen bar. Otto Görn, Berlin-Charlbg., Fasanenstr. 18. 3199/1295

PACKARD

Packard 400, Coupé 55, zweifarbig grau, 3500 km gel., zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Graf-Adolf-Straße 49, Ruf 1 07 06. 3188/1294

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.



KREFELD
Ostwall 103–105

REPARATUR
AN- und VERKAUF
ERSATZTEILE

PORSCHE

Porsche 1,5 Super Coupé
(Vorführwagen) Zustand neuwertig, sofort abzugeben (evtl. Teilzahlung möglich). **Hülpert & Co.** Porsche-Generalvertretung, **Dortmund**, Lindenhorster Str. 44, Ruf: 307 41 3200/1295

Porsche 1500 Cabriolet, synchronisiert, in sehr gutem Zustand, zu verkaufen. Preis DM 7000.—. Baden-Auto, Freiburg, VW- und Porsche-Großhändler. 3201/1295

Porsche ab 1,3 Ltr. und ab Bauj. 54 zu kaufen gesucht. Angebote unter 5091 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3202/1295

1,3 Ltr. Porsche-Vertrag mit Nachlaß von DM 500.— sofort abzugeben. Lieferzeit Ende Februar 56. Angeb. unt. 5092 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3203/1296

Porsche-Spyder 55 (Rennsport), weiß, 3500 km gel., zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Graf-Adolf-Str. 49, Ruf 1 07 06. 3189/1294

Porsche 1,5 Speedster 55, weiß, 26 000 km gelauf., zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Graf-Adolf-Str. 49, Ruf 1 07 06. 3190/1295

Porsche 1,5 Super, Modell 55, elfenbein, 25 000 km gelaufen, zu verkaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Graf-Adolf-Straße 49, Ruf 1 07 06. 3191/1295

Porsche 1,1 Ltr. Coupé, schwarz, Bauj. 1950, in best. Zustand, DM 3900.— zu verkaufen. Angebote erbeten unter 5093 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3204/1296

RENNWAGEN

Formel I Rennwagen gesucht. Angebote unter 5102 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3218/1297

VW

VW-Zweisitzer, Hebmüller-Cabrio, zu verkaufen. Näh. Beschreibung (mit Foto) über Zustand, Preis usw. auf Anfragen unter 5094 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3205/1296

VERSCHIEDENE

Größte Auswahl erstklassiger Chevrolet, Buick, Plymouth 53/55 ab DM 6800,–.
AUTOHAUS-FELDSTR.53 **Hamburg 6, Tel. 430243**

1,5 Ltr. Straßen- und Rennsportwagen, Baujahr 1955, 120 PS/80 Octan günstig zu verkaufen. Anfragen unter 5096 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3207/1296



Falls diese Sonderklasse-Brille bei Ihrem Händler nicht erhältlich ist, bitte ich, den Auftrag direkt ans Werk zu richten

Interessant

für jeden Freund eines edlen Tropfens ist die kostenlose Weinliste von Brüder Buchner, ein kleiner Atlas für alle Weinbauländer Europas, mit guten Rezepten und wertvollen Ratschlägen sowie den herrlichen Auslandsweinen, die direkt ab Grenzkellerei mit Garantie geliefert werden. Ein Postkärtchen genügt an

Brüder Buchner, Passau A11

VERSCHIEDENES

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher**, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Winterartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Gebraucht u. preisgünstig abzugeb.: 2 kompl. Porsche-Zylinderköpfe (1,1 Ltr.) mit einges. Ventilen, vollst. Satz Ventilstößelstangen, 2 Ansaugrohre, 2 orig. Luftfilter, 2 kompl. Kipphebelbrücken, 2 Zyl.-Kopfdeckel, vollst. Satz Kühlluftleitbleche. H.-G. Müller, Linhof, Brüllingsen über Soest/W. 3212/1296

CIRCO-Thermometer
mit Gummisauger oder Zierschraube. Wagenfarbe angeben! Muster DM 6.- Nachnahme durch Peter Fischer, München 23, Ungererstraße 5-A

Lizenzfahrer wünscht Pacht eines 1,5 Ltr. Rennsportwagens für einige Starts 1956. DM 12 000.— Sicherheit. Angebote erbeten unter 5099 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3213/1296

Als gutes Mittel der Natur schützt Franklin Tee die Sportsfigur
Der weltbekannte Franklin Tee ein bewährtes Blutreinigungsmittel macht schlank und jugendlich, regt Leber- und Nierentätigkeit an, beseitigt Magen- und Darmbeschwerden, auch hartnäckige Stuhlverstopfung, lindert Rheumatismus, Neuralgie und Migräne. Verlangen Sie ausdrücklich Franklin Tee in Ihrer Apotheke zu 2.15 DM.

FK 1000 Camping-Bus, Plexidach (zum Öffnen), Tisch und Liegesitze (dreischläfrig), Propankühlschrank und -heizung, und **Wohnanhänger,** fließ. Wasser (60 Ltr.), Schränke, 3 Betten, Propanherd und -heizung, elektr. Beleuchtung usw. zusammen für DM 9700.— oder einzeln zu verkaufen oder zu verleihen. Raum Nordrhein-Westfalen. Anfr. unter 5095 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3206/1296

Freiwillige Autoversteigerung
Nächste Versteigerung Samstag 14 Uhr
Besichtigung und Nachverkauf täglich.
Hans Bauer, Kfz-Versteigerer
Frankfurt am Main-Süd
Ziegelhüttenweg 37, Telefon 65414

Die neue, blinkende **SOFFITTEN-LAMPE** *in Ihrem Winker*
Durch einfaches Auswechseln der gewöhnlichen Soffitten-Lampe gegen die neue, blinkende Birne wird der Winker in ein automatisches Blinklicht verwandelt. Keine Kosten für den Einbau und keine zusätzliche Batterie-Belastung.
Preis für 1 Satz (2 Lampen) 31 mm 15.90 DM
Preis für 1 Satz 38 mm 6 Volt 16.50 DM
Preis für 1 Satz 38 mm 12 Volt 18.50 DM
SCHWINGFEUER-VERTRIEBS-G.M.B.H.
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Autofahrer-Spezialkissen
Standardausführung 50x40 DM 4.— und Nachnahme
Größe 1 60x40 DM 6.- u. Nachnahme
Sitzkissen für Büro, Heim und Camping Größe 40x40 DM 1.60 und Nachnahme
Klöckner u. Müller - Köln Ubierring 53 Tel. 35841

MACH' ES SELBST! Zubehör, Ergänzungsausstattung selbst einbauen können Sie mit unserer genauen Anleitung, auch wenn Sie kein Handwerker sind, aber Freude am Selbermachen haben. Sie erhalten vollständige Materialsätze mit allen Kleinteilen und vor allem eine eingehende Anleitung, die den vollen Erfolg garantiert!
Parkbeleuchtung, stromsparend, ab DM 3.-; Lichthupe ab DM 3.-; Scheibenwascher (wichtig für Mobile) ab DM 18.-; Rückfahrtscheinw. (autom. Schaltung) DM 22.-; Nebelscheinw. DM 34.-. Mehr erfahren Sie aus unserer Liste 16 (frei). Karte genügt! MACH' ES SELBST — Versand, München 25, Boschetsriederstraße 69.

Wer nimmt beim Kauf eines Wagens Hochleistungs-Motorenöl in Zahlg.? Angeb. unt. 5089 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3196/1295

Trockenrasieren! Erst div. App. probieren! Kostenlos! Bem. Angeb. Amo anf. Wohlenberg-Vertrieb Berlin 20; München 12; Hamburg 1/759

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 3214/1296

10000 und mehr Kraftfahrer können es bestätigen: Meine **Verbandtasche** mit zweckmäßigem Inhalt ist unentbehrlich für kleinere und größere Verletzungen.
Geprägte Ausführung DM 5.20
Gestanzte Ausführung DM 4.80
Bei größeren Abnahmen Mengenrabatte. Bestellen Sie noch heute bei dem Hersteller:
W. Diedrichs, Bad Pyrmont

Suche Unfallfahrzeug (Kabinenroller oder ähnliches). L. Wellershausen, Langsdorf (Oberhessen). 3215/1296

Anst. **Miete** a. Teilzhlg.
1 **BLUM-Fertighaus, Kassel-Ha. 886**

Gesucht werden Fotografien von Rennen auf Mercedes-Rennwagen in Deutschland, Österreich, Schweiz, Tschechoslowakei und Bergfahrten zwischen 1922 und 1932. Angebote unter 5101 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3217/1297

Splittstreuer für Bus und Lkw **Baudisch,** Neuburg-Do. B 303 1/2 3211/1296

STELLENANGEBOTE

Taxi-Chauffeur in Vertrauensstellung gesucht! (Dauerstellung.) Höchstlohn wird geboten. E. Swatkowski, Mittelbollenbach 124, Taxen-Dienst. 3208/1296

Haben Sie schon die vollautomatische elektrische *Diebstahlsicherung* eingebaut? Preis DM 17.90
Elektro-magnetische **VENTILE** *für Gase und Flüssigkeiten*
HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Froh die Fahrt genießen
Oft aber verderben Schmerzen uns die ganze Freude. 1–2 Tabletten Temagin helfen zuverlässig bei Kopf- u. Zahnschmerzen und geben schnell einen klaren Kopf.
Temagin
In allen Apotheken erhältlich
10 Tabletten DM 0.95; 20 Tabletten DM 1.70

STELLENGESUCHE

Suche Stellung als Fahrer. Junger Mann, 25, led., zuverlässig, gelernter Maschinenschlosser, 7 Jahre Führerschein aller Klassen; sicherer, unfallfreier Fahrer, gute Umgangsfomen (Oberschüler), bester Wagenpfleger, kleinere Reparaturen selbständig. Angebote unter 5097 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3209/1296

Junger Mann, 22 J., Führerschein Kl. 3, sucht Stelle gleich welcher Art. Angeb. unter 5098 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3210/1296

BETEILIGUNGEN

Zum Zwecke der **Errichtung einer modernen Kundendienst- und Reparaturanlage** für führendes Fabrikat mit Großtankstelle in süddeutscher Großstadt werden stille und tätige **Gesellschafter** gesucht. Interessenten werden gebeten, ihre Anfragen mit Kapitalnachweis zu richten unter 5100 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3216/1297.

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage bitte ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/145. Ceylon. Bremsbeläge für Kraftfahrzeuge. (Sucht weiterhin Vertretung für Personenkraftwagen, Volkswagen.) Korrespondenz englisch.

A/146. Indische Union. Teile und Zubehör für ehemalige Wehrmachtsfahrzeuge englischer, amerikanischer und sonstiger Bauart. Korresp. englisch.

A/147. Indische Union. Neuheiten für Kraftfahrzeuge aller Art. Korrespondenz englisch.

A/148. Indische Union. Kraftwagenersatzteile aller Art; Garagenwerkzeuge. Korrespondenz englisch.

A/149. Pakistan. Automobilersatzteile und Zubehör, Brennstoff-Einspritzpumpen sowie Vorrichtungen und Ersatzteile hierzu. Korrespondenz englisch.

A/150. Portugal. Kraftwagenersatzteile, Elektromaterial für Kraftwagen, Neuheiten für Kraftfahrzeugzubehör, Getriebe für Gangschaltungen (insbesondere für Ford 8 und 10 PS, Anglia, Prefect, Austin und deutsche Wagen). Korrespondenz portugiesisch.

A/151. Indische Union. Kugel-, Rollen- u. Kegelrollenlager, Lagerkugeln. Korrespondenz englisch.

A/152. Pakistan. Dieselmotoren. Korresp. englisch.

A/153. Britisch-Ostafrika-Tanganyika. Kraftwagenersatzteile aller Art. Korrespondenz englisch.

A/154. Neuseeland. Tachometer für Kraftfahrzeuge. Korrespondenz englisch.

A/155. Neuseeland. Elektrotechnisches und anderes Zubehör für Kraftfahrzeuge. Korresp. englisch.

A/156. Türkei. Kraftfahrzeugreifen, Ersatzteile und Zubehör für Kraftfahrzeuge, Lastkraftwagen. Korrespondenz englisch.

A/157. Vietnam Süd. Kraftwagen. Korresp. französisch.

A/158. Britisch-Ostafrika-Kenya. Kraftfahrzeugersatzteile, Autofedern. Korrespondenz englisch.

A/159. Britisch-Westindien-Trinidad. Automobile. Korrespondenz englisch.

A/160. Frankreich. Autoheizungen und -Entlüftungen. Korrespondenz französisch.

A/161. Franz. Besitzungen-Reunion. Kraftwagenersatzteile und -Zubehör. Korrespondenz französisch.

A/162. Britisch-Ostafrika-Tanganyika. Kraftwagenersatzteile und -Zubehör. Korrespondenz englisch.

Die letzte Seite

Vorn und hinten fehlt's

Ich besitze ein prachtvolles Abschleppseil. Es ist aus Nylon gefertigt, von leuchtend gelber Farbe, und es steckt in einem stabilen Überzug. Mit diesem Seil habe ich schon mal einen ertrinkenden Pudel aus der Traun gezogen und ein andermal mit Hilfe von 50 Fäusten einen großen Omnibus vorm Absturz in eine tiefe Schlucht bewahrt.

Will ich aber mein Modell 1955 mal an einen barmherzigen Wegbenutzer hängen oder aber meinerseits den Samariter spielen, dann hört's auf: Weder vorn noch hinten findet man an dem Traumwagen einen Zughaken. Ohne mir oder dem Auto eine Verzierung abzubrechen, kann ich weder schleppen noch geschleppt werden. Und in keiner Betriebsanleitung steht zu lesen, wo man das Schleppseil befestigen kann bzw. soll. Auf jeden Fall ist es ein mühsames, schmutziges und unter Umständen sogar kostspieliges Unterfangen, einen Mitbürger aus dem Schnee zu ziehen oder ein paar Meter anzuschleppen, wenn dessen Batterie noch schläft.

Also, Ihr sehr verehrten Autofabrikanten, bringt irgendwo unter dem Hemd aus Blech am Bug und am Heck Zughaken an! Und erzählt uns bitte nicht, man brauche kein Abschleppseil, denn an modernen Autos ginge nichts kaputt. Und ebensowenig könnte der Einwand gelten, jeder Autobesitzer verstünde wenigstens so viel, daß er selbst wisse, wo er ein Schleppseil anzuhängen hat. Es werden nämlich laufend ohne Skrupel Tausende von Autos sogar an solche Menschen verkauft, die überhaupt nichts wissen. Beispielsweise, wie man die Blinker betätigt. Und für die Ahnungslosen schreibe ich.

Kurt Österreicher

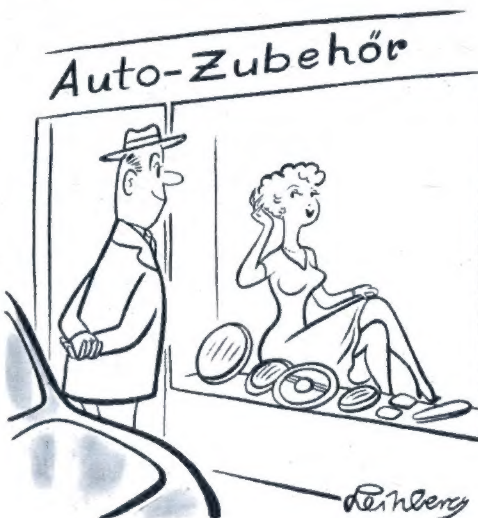
Auch 1956 nimmt der Bund mehr als er gibt

Den Straßenbau-Haushalt für das Rechnungsjahr 1956, der im Entwurf noch vor Weihnachten bekannt geworden ist, haben manche Beobachter als ein großes Weihnachts- und Neujahrsgeschenk gepriesen. Die Tatsache, daß der Bund von 1954 auf 1956 seinen Straßenbau-Aufwand von 300 Millionen auf 800 Millionen DM steigerte, hat viele ganz vergessen lassen, daß für den Straßenbau *jetzt* und nicht erst in den kommenden Jahren die größten Anstrengungen gemacht werden müssen, wenn den Bedürfnissen der rasch fortschreitenden Motorisierung auch nur annähernd Rechnung getragen werden soll.

Wenn das Jahr 1956 das erste Jahr eines umfassenden Zehnjahresplans sein soll, dann muß die Frage, ob wirklich schon genug für den Straßenbau geschieht, mit einem klaren Nein beantwortet werden. In einem Rundbrief der Deutschen Straßenliga werden die Versäumnisse des Bundes klar umrissen:

„Während der Bund im Jahre 1954 aus den 1200 Millionen DM betragenden Abgaben des Kraftverkehrs an Mineralölsteuer, Mineralölzoll und Beförderungssteuer nur 300 Millionen DM = 25% für den Straßenbau verwendete, werden im Jahre 1956 aus den gleichen Quellen rund 1900 Millionen DM in die Bundeskasse fließen und daraus — nach Abzug der anleihefinanzierten 145 Millionen DM von dem 795 Millionen DM Gesamtaufwand — nur 650 Millionen DM für Straßenbau verausgabt, d. h. also rund 34%.

In anderen Zahlen ausgedrückt: Wurde im Jahre 1954 ein Betrag von 900 Millionen DM zweckentfremdet, so wird es 1956 rund 1,25 Milliarde DM sein. Man kann also beim besten Willen nicht behaupten, daß sich in der Haltung des Bundesfinanzministers bereits ein grundlegender Umschwung vollzogen habe." *N.*



Das geduldige Papier

Der wirkliche Grund, warum sich Mercedes vom Rennsport zurückzog, liegt in der Tatsache, daß das Stuttgarter Werk sehr stark mit der Konstruktion eines Personenwagens mit Gasturbinenantrieb beschäftigt ist, um sich dann mit diesem neuen Fahrzeug den Weltmarkt zu erobern. Mercedes hofft, den Turbinenwagen wesentlich früher herauszubringen als englische und amerikanische Konkurrenten. Das größte technische Problem, das die Ingenieure noch zu lösen haben, ist, die Flammen unter Kontrolle zu bringen, die aus dem Auspuff herausschlagen und alles verbrennen, was sich hinter einem derartigen Fahrzeug befindet. Mercedes-Ingenieure sollen erklärt haben, daß sie bald dieses Problem gelöst haben werden. Die Firma Rover in England, die schon bald nach dem Ende des zweiten Weltkriegs einen kleinen, sportwagenähnlichen Gasturbinenwagen herausbrachte, wird dagegen noch mindestens fünf Jahre brauchen, bis sie die Produktion aufnehmen kann. — So zu entnehmen einer bedeutenden amerikanischen Tageszeitung, die in New York erscheint. Zeitungspapier ist geduldig.

Anordnungen

Im amtlichen Teil des Bundesanzeigers vom 20. 12. 55 wurden folgende Anordnungen verkündet:

- Fünfte Anordnung zur Änderung der Zweiten Anordnung über den Eisenbahn-Gütertarif,
- Vierte Anordnung zur Änderung der Dritten Anordnung über den Eisenbahn-Gütertarif,
- Dritte Anordnung zur Änderung der Vierten Anordnung über den Eisenbahn-Gütertarif,
- Dritte Anordnung zur Änderung der Fünften Anordnung über den Eisenbahn-Gütertarif,
- Fünfte Anordung zur Änderung der Vierten Anordnung über den Reichskraftwagentarif,
- Vierte Anordnung zur Änderung der Zehnten Anordnung über den Reichskraftwagentarif,
- Dritte Anordnung zur Änderung der Zwölften Anordnung über den Reichskraftwagentarif,
- Dritte Anordnung zur Änderung der Vierzehnten Anordnung über den Reichskraftwagentarif,

sowie die

- Verordnung TS Nr. 9/55 über eine Zweite Änderung der Fünfzehnten Anordnung über den Reichskraftwagentarif.

Sprachrohr

Der deutschen Kraftfahrt droht eine Vorschrift, welche Lastzüge zum Einbau eines elektrischen Überholgeräts und die anderen Kraftfahrzeuge zum Einbau entsprechender Sender zwingen will (— und die ausländischen Kraftfahrzeuge?). Darf man an das gute alte Sprachrohr erinnern, das um die Jahrhundertwende herum bei Aufzuganlagen für Verständigung sorgte und auf kleineren Schiffen wohl auch heute noch die betriebssichere Sprechverbindung zwischen Kommandobrücke und Maschinenraum herstellt? Es dürfte völlig genügen, am Lastwagen ein „Sprachrohr" entlang zu legen, dessen einer Trichter im Fahrerraum und dessen anderer am Heck des Fahrzeugs endet. Hupensignale des Überholers solcherart würden völlig sicher vom Lastwagenfahrer vernommen werden. Bei Anhängerbetrieb wäre sinngemäß zu verfahren und die Verbindung durch einen Metallschlauch herzustellen. Das „Sprachrohr" dürfte übrigens bei Heck- und Unterflurmotoren dem Fahrer zusätzlich die Möglichkeit eröffnen, mehr als bisher während der Fahrt die Motorengeräusche abzuhören. W. O.



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.



Ist Intelligenz eßbar?

Kann der menschliche Verstand durch besondere Mittel beeinflußt werden? Lassen sich geistige Leistungen steigern? Namhafte Wissenschaftler behaupten und beweisen es:

Als man mit Gehirn über das Gehirn nachdachte, kam die Wissenschaft rasch dahinter: Genauso wie der Körper Eiweiß, Fett und Kalorien, genauso wie jedes Organ spezielle Organ-Nährstoffe braucht, genauso benötigt auch das Gehirn spezielle Gehirn-Nährstoffe.

Andernfalls zeigt es durch Gedächtnisschwäche, Zerstreutheit, Mangel an Konzentration, verminderte Lern- und Merkfähigkeit und ähnliche Erscheinungen, daß es an der nötigen Menge Gehirn-Nährstoffen mangelt.

Kinder bringen schlechte Noten, sind unaufmerksam und zerstreut, versagen in der Schule, sind einfach „schwierig".

Besonders junge Menschen zweifeln an sich selbst, fühlen sich aller Welt unterlegen. Und gerade, wenn es besonders darauf ankommt, vor Prüfungen oder Examen, dann tritt Gedanken-Kurzschluß ein.

Dagegen werden Erwachsene leicht reizbar, unbegründet müde, fühlen sich verbraucht und haben zur Arbeit keinen Schwung mehr.

Das Gehirn kann nichts dafür, daß man seine Nährstoff-Hunger-Signale, Kopfmüdigkeit, Konzentrationsmangel, Gedächtnisschwäche, nachlassende Lern- und Merkfähigkeit solange falsch übersetzte, weil man erst jetzt die Notwendigkeit erkannte, das Gehirn muß genausogut, ja noch besser als der übrige Körper ernährt werden.

Chemische Mittel helfen deshalb kaum, sondern sind Körper- und Seelen-Gift. Schaden also, weil sie nur aufpulvern, nicht dagegen die Ursachen selbst, den Mangel an ausreichenden Gehirn-Nährstoffen, beseitigen.

Erinnern Sie sich noch?

Vor einigen Jahren gingen durch viele Zeitungen Berichte: In Amerika hatte ein Forscher Mäuse durch ein verzwicktes System von Gängen laufen lassen, aus dem es nur einen Ausweg gab. Einen Teil von ihnen fütterte er mit Glutaminsäure. Dabei ergab sich einwandfrei, daß die mit Glutaminsäure gefütterten Mäuse den Ausgang leichter und schneller fanden. Geschickter umgingen und vermieden sie Hindernisse, die ihnen den Weg zum Futternapf versperrten, als die nicht mit diesem Präparat gefütterten Tiere.

Deutsche Forscher und Ärzte bestätigten nach Versuchen an Erwachsenen und Kindern die Wirkung der Glutaminsäure. Sie fanden, daß Glutaminsäure die Konzentrations- und Merkfähigkeit, Gedächtnis und Aufmerksamkeit besserte.

Bei Versuchen der Hamburger Universitätsklinik wurden bei einem vorher trägen, phlegmatischen und interessenlosen Mädchen allein die Rechenleistungen um 83% gesteigert. Die Schulleistungen der anderen am Versuch beteiligten Kinder besserten sich um 58%.

Weitere Versuche an Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen ergaben nicht nur eine Beschleunigung seelischer Erlebnisse, sondern auch eine Vertiefung der Erlebnisfähigkeit.

Nachdem feststand, daß es sich bei der Wirkung der Glutaminsäure nicht um eine Nachkriegsmode, sondern um einen notwendigen Gehirn-Nährstoff handelt, dessen Fehlen zu unausbleiblichen Mangelerscheinungen führt, fanden Forscher und Mediziner auch jene Vitamine und Wirkstoffe, die für eine ausreichende Versorgung des Gehirns ebenso naturgemäß und notwendig sind.

Diese speziellen und für die Versorgung des Gehirns notwendigen Nährstoffe sind in Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung so enthalten, wie sie das Gehirn benötigt.

Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung ist ein Erzeugnis deutscher Forschung in Weiterentwicklung der in den letzten Jahren bei der Glutaminsäure-Therapie und Gehirn-Forschung im In- und Ausland gemachten Erfahrungen.

Es ist wissenschaftlich erprobt:

Bei Kindern, Erwachsenen, Nachtarbeitern, Überbeanspruchung und scheinbar Minderbegabten wurde in zahlreichen Versuchen bewiesen:

Bessere Gehirn-Ernährung mittels Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung bewirkt bessere Gehirn-Leistungen. Die Zufuhr von in Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung enthaltenen speziellen Gehirn-Nährstoffen verbürgt ausreichende Gehirn-Leistungen und sorgt zugleich für ungestörte Gehirn-Funktionen, verhindert also Gedächtnis-Pannen, Examens-Kurzschluß und ähnliche Blockierungen im Gehirn, die in unzureichender Nährstoffversorgung ihre Ursache haben.

Es fehlt ja meist nicht an Können, Wissen oder Erfahrungen, sondern nur an ausreichender Gehirn-Ernährung. Denn die Wissenschaft stellte inzwischen fest:

Es gibt nur ganz, ganz wenig wirklich „Dumme". Aber es gibt zahlreiche in des Wortes wahrster Bedeutung „geistig Unterernährte", die weniger leisten, weil sie ihrem Gehirn weniger Nährstoffe gönnen, als es benötigt.

Da das Gehirn seinen Hunger aber nicht wie der Magen einfach durch Knurren melden kann, reagiert es nur indirekt, aber auf genauso deutliche Weise durch Kopfmüdigkeit, Gedächtnisschwäche, Kontaktmangel, Hemmungen, Unlust, Depressionen und ähnliche Folgeerscheinungen.

Indem Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung nicht nur die Erscheinungen bekämpft, sondern die Ursachen selbst beseitigt, das Gehirn direkt und ausreichend versorgt, wirkt sie besonders nachhaltig und hilft auf die Dauer, führt also zu echten bleibenden Leistungssteigerungen.

Beruflich Angestrengte Prüfungskandidaten, Menschen aller Berufe, die geistige Sonderleistungen vollbringen müssen, schaffen das heute durch Gehirn-Direkt-Ernährung mittels Energlut.

Besonders Schulkinder leiden häufig im Entwicklungsalter unter mangelhafter Versorgung des kindlichen Gehirns mit den ihm nötigen Gehirn-Nährstoffen Schlechte Schulzeugnisse, Unaufmerksamkeit und andere Erziehungsschwierigkeiten sind dann die Folgen. Strafen oder harte Worte machen es auch nicht lerneifriger, sondern verängstigen es nur noch mehr.

Viel einfacher kann dem Kind heute geholfen werden, wenn die Eltern den Mangel an Gehirn-Nährstoffen genauso ausgleichen, wie sie es bei körperlichen Mangelerscheinungen durch besonders eisen- oder kalkhaltige Nahrung ja auch tun.

Für das Kind bedeutet Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung dabei mehr als nur ein bißchen Schulhilfe. Vielmehr hilft es ihm. Schulhemmungen und Depressionen zu überwinden, das Selbstvertrauen zu stärken und bewahrt es so vor seelischem Schaden. Und damit hilft sie dem Kind in der Entwicklung, in seinen kritischen Jahren, die wichtigsten Grundlagen für seinen späteren Lebenserfolg zu gewinnen.

Und jeder, der sich müde, leicht erschöpft und nicht mehr so auf Draht fühlt, ist noch lange nicht alt und erst recht nicht verbraucht, sondern kann heute ebenso durch Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung dafür sorgen, daß die Mehrzahl der beklagten Anzeichen rasch verschwindet.

Sie können mehr leisten!

Sie sollten es also tun. Denn durch Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung ist Ihnen jetzt die Möglichkeit gegeben, Ihre Gehirnleistungen auf ebenso natürliche wie wirkungsvolle Weise ohne jegliche schädliche Nebenwirkungen zu steigern.

Dies ist ein Bericht von erschöpften, müden und verbrauchten Menschen, die wie durch ein Wunder zu neuen Kräften kamen.

„Nach vollständiger Erschöpfung wieder arbeitsfähig."

„Die Konzentration wurde gesteigert."

„Meine Müdigkeit hat nachgelassen."

„Abitur bestanden!"

„Eine deutliche Belebung aller Geisteskräfte."

Eine Mutter schreibt: „Mein Kind ist ganz anders geworden."

Und der Lehrer berichtet: „Obwohl die Versetzung gefährdet war, hat er es doch geschafft."

Diese Stimmen sind nur Beispiele, was möglich ist. Und was auch Sie erreichen können.

„Man bekommt mehr Lebensmut!" „Und man weiß erst dann, welche Kräfte wirklich in einem wohnen."

Das alles ist erreichbar. Viel leichter als Sie glauben!

Schon nach kurzer Zeit bemerken Sie: Alles geht viel besser und leichter. Sie spüren eine deutliche Belebung aller Kräfte. Ihr Gehirn ist entmüdet. Ihr Gedächtnis verblüffend gestärkt. Alle Hemmungen verschwinden. Sie schalten schneller und sind wieder „da", wenn's darauf ankommt!

Was Sie heute versäumen ist vielleicht für immer versäumt. Was Sie aber heute tun, davon profitieren Sie Ihr ganzes Leben. Je rascher und nachhaltiger Sie jetzt den Mangel an Gehirn-Nährstoffen in täglicher „Zivilisations"-Kost beheben, um so unbesorgter können Sie der Zukunft vertrauen.

Weil für einen Lebenspraktiker dabei Probieren allemal über Studieren geht, sollten Sie den Versuch nicht erst morgen oder übermorgen, sondern jetzt gleich, am besten noch heute, in dieser Stunde, machen.

Schicken Sie kein Geld!

Fordern Sie erst für den Gutschein die Originalpackung Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung an. Sie können damit einen Versuch auf unsere Kosten machen. Sie riskieren also nichts! Wenn Sie dann zufrieden sind, können Sie sich mit der Bezahlung ruhig 30 Tage Zeit lassen.

Tun Sie das Richtige und Nötige gleich. Damit Sie sich nichts vorzuwerfen haben, sondern bald wieder neue Leistungskräfte gewinnen, über die Sie sich selbst am allermeisten freuen werden.

Wenn Sie den Gutschein nicht ausschneiden können, genügt eine Postkarte an:
Energlut Hamburg CB 864.

GUTSCHEIN

Energlut

Gehirn-Direkt-Nahrung

O Für Kinder einfach Original-Packung DM 10.50
O Für Erwachsene „extra" verstärkt Original-Packung DM 11,80

Sie erhalten eine Original-Packung frei Haus. Damit können Sie erst einen kostenlosen Versuch machen. Wenn Sie dann zufrieden sind, können Sie sich mit der Bezahlung 30 Tage Zeit lassen.

AN ENERGLUT · HAMBURG CB 864